

ΤΕΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
ΣΔΟ – ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

Η ΚΑΤΑΧΩΡΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ
ΔΗΜΟΣΙΟΥ/ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (Σ.Δ.Ι.Τ)
ΣΤΟΥΣ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥΣ



ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΑΣΚΟΕΥΛΑΚΗ ΣΤΕΛΛΑ
ΚΟΥΜΙΩΤΑΚΗ ΔΗΜΗΤΡΑ
ΚΟΛΥΒΑΚΗΣ ΝΙΚΟΣ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ
ΣΦΑΚΙΑΝΝΑΚΗΣ ΕΜΜ.

**Η καταχώριση των Συμπράξεων Δημοσίου / Ιδιωτικού Τομέα
(Σ.Δ.Ι.Τ.) στους Εθνικούς Λογαριασμούς**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο
ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΣΔΙΤ

1.1 ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ.....	5
1.1.1 ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ.....	6
1.2 ΠΩΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΟΙ ΣΔΙΤ.....	11
1.3 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ.....	11
1.4 ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΔΙΤ.....	13
1.5 ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ Κ ΜΗ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑ.....	15
1.6 ΠΟΤΕ ΜΙΑ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ Ή ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΕΡΓΟΥ, ΕΝΔΕΙΚΝΥΤΑΙ ΝΑ ΥΛΟΠΟΙΗΘΕΙ ΜΕΣΩ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ;.....	19
1.7 ΜΟΡΦΕΣ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ.....	23
1.8 ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΙΣ <<ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΕΣ>> ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ Ή ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ.....	30
1.9 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ-ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΣΔΙΤ.....	34
1.10 ΠΟΙΑ Η ΦΙΛΟΣΟΦΙΑ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΔΙΤ.....	36

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο
**ΟΙ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΣΕ ΕΥΡΩΠΗ-
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ-ΕΛΛΑΔΑ**

2.1 ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.....	38
2.1.1 ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΡΓΩΝ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ Ε.Ε.....	38
2.1.2 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.....	39
2.2 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΔΙΤ ΣΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ.....	41
2.3 ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	44

2.3.1 Η ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΤΟΥ Ν 3389/2005 ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΔΙΤ.....	44
2.3.2 ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΥΠΑΓΩΓΗΣ ΕΝΟΣ ΕΡΓΟΥ ΣΤΟ Ν 3389/2005.....	48
2.3.3 ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΡΓΩΝ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ-ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΥΤΩΝ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ	49
2.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΥΟ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	51
2.4.1 ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ.....	51
2.4.2 ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ.....	60

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΡΙΣΚΟ – ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΤΩΝ ΣΔΙΤ

3.1 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΡΙΣΚΟΥ	66
3.2 ΚΙΝΔΥΝΟΙ.....	67
3.2.1 ΠΟΙΟΙ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΕΠΙΜΕΡΙΖΟΝΤΑΙ ΣΕ ΕΝΑ ΕΡΓΟ ΣΔΙΤ.....	67
3.2.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΣΤΙΣ ΣΔΙΤ.....	70
3.3 ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΤΟ ΡΙΣΚΟ	72
3.4 ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ.....	73

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΕΘΝΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ

4.1 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ.....	76
4.2 ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ.....	76
4.3 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΤΩΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΩΝ ΕΘΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ.....	78
4.4 ΔΟΜΗ ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΘΝΙΚΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ.....	81
4.5 ΣΔΙΤ* – ΕΘΝΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ.....	84
4.6 ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ.....	87

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

5.1 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	94
5.2 ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	97
5.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	100
<i>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</i>	<i>103</i>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΣΔΙΤ

1.1 ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ

Πριν από 2000 χρόνια, η ευθύνη για την παράδοση της αλληλογραφίας στη ρωμαϊκή αυτοκρατορία ανήκε είτε στον αυτοκράτορα, όσον αφορά το ταχυδρομικό σύστημα στο σύνολο του, είτε στους δήμους όσον αφορά τους μεμονωμένους ταχυδρομικούς σταθμούς. Βάσει των συμβάσεων που ανατίθεντο μετά από διαγωνισμό από τους δήμους στους διαχειριστές των μεγάλων ταχυδρομικών σταθμών, οι τελευταίοι αναλάμβαναν την κατασκευή, τη συντήρηση και τη λειτουργία του σταθμού για μια πενταετία.

Το 19ο αιώνα το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο κατασκευάστηκε εξ ολοκλήρου μέσω συμβάσεων παραχώρησης. Εκτός από τους σιδηροδρόμους αντικείμενο συμβάσεων παραχώρησης αποτέλεσαν οι δημοτικές δημόσιες υπηρεσίες όπως η ύδρευση, το φωταέριο, το ηλεκτρικό, η αποκομιδή των απορριμμάτων και άλλες.

Σήμερα, οι συμπράξεις του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα περιλαμβάνουν αυτοκινητοδρόμους, χώρους στάθμευσης, αεροδρόμια, υπόγειο σιδηρόδρομο, γέφυρες, αστικές υποδομές, σχολεία, μουσεία, νοσοκομεία, ακόμη εξομοιωτές πτήσης για την εκπαίδευση των ιπταμένων. Στη σύγχρονη Ελληνική πραγματικότητα το ενδιαφέρον εστιάζεται τόσο στις μεγάλες κρατικές υποδομές όσο και στις μικρότερες δημοτικές υποδομές και υπηρεσίες.

Το θεσμικό, νομικό και εφαρμοστικό πλαίσιο συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα έχει ως αφετηρία την περιφερειακή πολιτική, την περιβαλλοντική πολιτική και τις ειδικές τοπικές ανάγκες. Κατά συνέπεια το πλαίσιο εξετάζεται αναφορικά με τα καθοριστικά στρατηγικά κείμενα, τις υφιστάμενες κοινοτικές οδηγίες και την εθνική νομοθεσία, καθώς και με τη συμπερασματική αναφορά περιπτώσιολογικών προσπαθειών που προσομοιάζουν με το αντικείμενο και τους σκοπούς του έργου. Η ανάλυση και η ανασύνθεση του πλαισίου λαμβάνουν

υπόψη κρίσιμους παράγοντες επιτυχίας και σημαντικούς 'οδηγούς' στην εξέλιξη αυτού του πλαισίου. Η επεξεργασία του θεσμικού, νομικού και εφαρμοστικού πλαισίου των συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα καταλήγει στη σχηματοποίηση του περιβάλλοντος μέσα στο οποίο θα αναπτυχθούν λύσεις και προτάσεις για την ανάπτυξη του καταλληλότερου σχήματος που θα υποστηρίξει τη δράση της πρόληψης, της ανάκτησης και της ανακύκλωσης δημοτικών και ειδικών απορριμμάτων που παράγονται σε μια τουριστική περιοχή.

Συμπράξεις είναι

Νέες μορφές συνεργασίας για τη χρηματοδότηση, την κατασκευή, τη συντήρηση και τη λειτουργία μίας υποδομής ή μίας υπηρεσίας και έχουν σαν αποτέλεσμα τη θέσπιση πολύπλοκων νομοθετικών και χρηματοδοτικών ρυθμίσεων.

1.1.1 ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Οι **Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.)** είναι μορφές συνεργασίας των δημοσίων αρχών με επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα, οι οποίες αποσκοπούν στην εξασφάλιση του σχεδιασμού, της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της διαχείρισης, της λειτουργίας, της ανακαίνισης ή της συντήρησης δημοσίων υποδομών, αλλά και στην παροχή υπηρεσιών σε διάφορους τομείς της εθνικής οικονομίας.

Αφορούν σε σύνθετα σχήματα συνεργασίας του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα με μακροπρόθεσμες δεσμεύσεις που κατά τη διεθνή αποδεδειγμένη εμπειρία στοχεύουν στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών του κράτους προς τον πολίτη, στην παροχή της τεχνογνωσίας και των μεθόδων του ιδιωτικού τομέα προς τον δημόσιο, στην ενίσχυση παραγωγικών επενδύσεων καθώς και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα της συνεργασίας μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα μέχρι σήμερα αποτελούν το Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», η Γέφυρα Ρίου-Αντίρριου και η Αττική Οδός. Η πρακτική που ακολουθείτο,

προκειμένου να αναληφθούν τέτοιου είδους επενδυτικές δραστηριότητες ήταν να διαμορφώνεται ένας ξεχωριστός νόμος για κάθε ένα από αυτά τα έργα, καθώς δεν υπήρχε μέχρι τότε το ειδικό νομοθετικό πλαίσιο που θα επέτρεπε και θα καθόριζε τους όρους για τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Τα έργα αυτά ολοκληρώθηκαν ταχύτερα και πιο αποτελεσματικά απ' ό,τι αν τα είχε αναλάβει εξ ολοκλήρου το Δημόσιο. Παράλληλα, όμως, αν δεν είχαν τεθεί οι βάσεις από το Δημόσιο, ο ιδιωτικός τομέας δεν θα μπορούσε να τα υλοποιήσει.

Έχει αποδειχθεί ότι η επιτυχία των ΣΔΙΤ στην πράξη εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την πληρότητα του συμβατικού πλαισίου που θα τις περιβάλλει. Το νομοσχέδιο που έχει ως στόχο το σαφή προσδιορισμό των κανόνων λειτουργίας του θεσμού, την ενσωμάτωση της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας και την προσαρμογή με το ελληνικό κοινωνικό οικονομικό και αναπτυξιακό περιβάλλον, ψηφίστηκε το Σεπτέμβριο του 2005. Με το νόμο αυτό καθορίζονται το περιεχόμενο των ΣΔΙΤ και το πλαίσιο εφαρμογής τους στην Ελλάδα και προσδιορίζονται οι διαδικασίες προκειμένου ένα έργο να χαρακτηριστεί επιλέξιμο να ενταχθεί στις διατάξεις του νόμου αυτού.

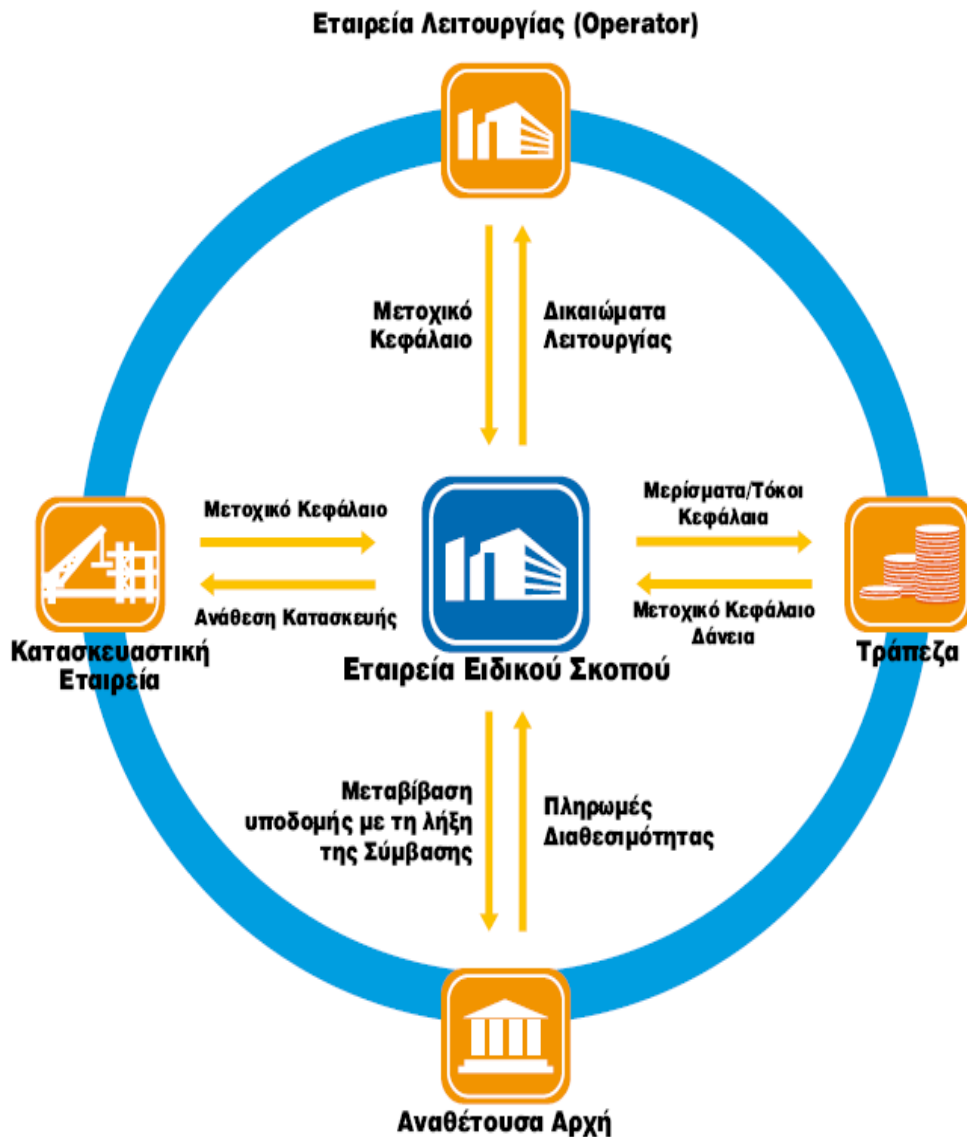
Δύο βασικά σημεία του νόμου είναι:

1. Το πεδίο εφαρμογής του, σύμφωνα με το οποίο οι ΣΔΙΤ θα πρέπει:

- να έχουν ως αντικείμενο την εκτέλεση έργων ή και την παροχή υπηρεσιών που ανήκουν στην αρμοδιότητα δημοσίων φορέων
- να προβλέπεται ότι οι ιδιωτικοί φορείς έναντι ανταλλάγματος αναλαμβάνουν ουσιώδες μέρος των κινδύνων που συνδέονται με τη χρηματοδότηση, την κατασκευή, τη διαθεσιμότητα ή τη ζήτηση του αντικείμενου της ΣΔΙΤ, καθώς και των συναφών κινδύνων
- να προβλέπεται ότι η χρηματοδότηση, εν όλω ή εν μέρει, θα γίνεται με κεφάλαια που εξασφαλίζουν οι ιδιωτικοί φορείς

2. Ο προσδιορισμός των φορέων, δημόσιων και ιδιωτικών, που είναι οι εξής:

- Ως δημόσιοι φορείς ορίζονται το δημόσιο, οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου, οι ανώνυμες εταιρίες που το σύνολο του μετοχικού τους κεφαλαίου (έμμεσα ή/και άμεσα) ανήκει σε κάποιον από του προηγούμενους φορείς.
- Στις συμβάσεις σύμπραξης οι ιδιώτες συμβάλλονται μέσω Εταιριών Ειδικού Σκοπού (ΕΕΣ), οι οποίες αναλαμβάνουν ανάλογα με την περίπτωση (είτε με ίδια μέσα, είτε με υπεργολαβίες) την ολοκλήρωση των μελετών, την κατασκευή του έργου (ή την παροχή υπηρεσιών) και είτε τη λειτουργία και εκμετάλλευση του είτε τη συντήρησή του σύμφωνα με τους όρους του διαγωνισμού. Η ΕΕΣ εξασφαλίζουν επίσης τη χρηματοδότηση του έργου, η οποία προέρχεται συνήθως σε ένα μικρό ποσοστό από κεφάλαια των ιδιωτών και κατά κύριο λόγο από δανειακά κεφάλαια. Στη διάρκεια της λειτουργίας της, η ΕΕΣ εισπράττει τμηματικές πληρωμές διαθεσιμότητας από το Δημόσιο ή/ και τέλη από τους χρήστες, αποπληρώνει σταδιακά τα δάνεια των τραπεζών και, εφόσον έχει κέρδη, καταβάλλει μέρος στους μετόχους της, αναμένοντας μια εύλογη απόδοση στα ίδια κεφάλαια που έχει επενδύσει.



Διάγραμμα 1 : Συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, ΣΔΙΤ: Συνοπτικός Οδηγός, 2006)

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι πέραν των δύο βασικών μερών σε μια ΣΔΙΤ (δημόσιος και ιδιωτικός φορέας), άλλα μέρη που εμπλέκονται και είναι εξίσου σημαντικά είναι τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που χρηματοδοτούν το έργο, ο/οι κατασκευαστές, οι ασφαλιστικές εταιρίες, οι εταιρίες λειτουργίας και συντήρησης του έργου, οι προμηθευτές (όπου απαιτείται), αλλά και οι τεχνικοί και νομικοί σύμβουλοι που θα συνδράμουν στην υλοποίηση του έργου.

Επιπλέον σύμφωνα με το νόμο συστήνεται :

- Διυπουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημόσιου-Ιδιωτικού Τομέα (ΔΕΣΔΙΤ), η οποία χαράσσει την κυβερνητική πολιτική για τη δημιουργία υποδομών και την παροχή υπηρεσιών με τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων.
- Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών με σκοπό:
 - τον εντοπισμό των υπηρεσιών και των αναγκαίων υποδομών που μπορούν να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ και να υπαχθούν στις διατάξεις του Νόμου,
 - την προώθηση της ανάπτυξής τους,
 - τη διευκόλυνση και υποστήριξη των δημοσίων φορέων στο πλαίσιο των διαδικασιών ανάθεσης για την επιλογή των ιδιωτικών φορέων που θα αναλάβουν την υλοποίηση.

Τέλος ο νόμος προβλέπει ότι το περιεχόμενο της σύμβασης πρέπει να καλύπτει:

- Το αντικείμενο της σύμβασης - η εκτέλεση έργων ή/και η παροχή υπηρεσιών.
- Το αντάλλαγμα που θα δικαιούνται οι ιδιώτες, καθώς και οι κίνδυνοι που θα αναλαμβάνουν.
- Την εξασφάλιση των πηγών των κεφαλαίων που θα απαιτηθούν, είτε στο σύνολό τους, είτε εν μέρει, η οποία είναι ευθύνη των ιδιωτικών φορέων.
- Το συνολικό προϋπολογιζόμενο κόστος εκτέλεσης του έργου ή της παροχής της υπηρεσίας δεν θα μπορεί να υπερβαίνει το ποσόν των 200 εκατομμυρίων ευρώ, εκτός αν η Διυπουργική Επιτροπή αποφασίσει ομόφωνα να εντάξει και μία σύμβαση μεγαλύτερου προϋπολογισμού.

1.2 ΠΩΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΟΙ ΣΔΙΤ

Ο Ιδιωτικός φορέας αναλαμβάνει:

- το σύνολο ή μέρος του κόστους υλοποίησης του έργου.
- σημαντικό μέρος των κινδύνων που σχετίζονται με την κατασκευή και λειτουργία του έργου.
- Εκμεταλλεύεται το έργο για μεγάλο χρονικό διάστημα

Ο Δημόσιος Τομέας:

- Καθορίζει τις σχεδιαστικές, τεχνικές, λειτουργικές και οικονομικές απαιτήσεις του έργου.
- Αποπληρώνει τους ιδιώτες:
 - με τμηματικές καταβολές συνδεδεμένες με τη διαθεσιμότητα του έργου και την τήρηση των προδιαγραφών λειτουργίας του,
 - με απευθείας καταβολές από τους τελικούς χρήστες.
 - συνδυασμό των παραπάνω.

1.3 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ

Η επιλογή των ιδιωτών που αναλαμβάνουν ένα έργο ΣΔΙΤ γίνεται μετά από δημόσιο διαγωνισμό. Οι ΣΔΙΤ υλοποιούνται με συμβάσεις, στις οποίες περιγράφονται λεπτομερώς όλες οι παράμετροι του έργου, τόσο κατά την περίοδο κατασκευής όσο και κατά την περίοδο λειτουργίας, καθώς και οι υποχρεώσεις τόσο του Ιδιωτικού όσο και του Δημόσιου τομέα. Τα έργα που υλοποιούνται με ΣΔΙΤ επιστρέφονται στο Δημόσιο μετά από συγκεκριμένη περίοδο λειτουργίας, όπως αυτή ορίζεται στη σύμβαση

• **Χρηματοδότηση του έργου και αποπληρωμή**

Με το πέρας του διαγωνισμού, ο υποψήφιος Ιδιωτικός Φορέας που επιλέγεται δημιουργεί μία ανώνυμη **Εταιρεία Ειδικού Σκοπού (ΕΕΣ)**, η οποία αναλαμβάνει, ανάλογα με την περίπτωση:

- την ολοκλήρωση των μελετών,
- την κατασκευή του έργου και
- είτε τη λειτουργία και εκμετάλλευση του είτε τη συντήρησή του σύμφωνα με τους ορους του διαγωνισμού.

Η ΕΕΣ υπογράφει με το Δημόσιο μια σύμβαση, με την οποία ρυθμίζονται όλα τα θέματα που αφορούν το έργο και επίσης, εξασφαλίζει την χρηματοδότησή του. Η χρηματοδότηση προέρχεται συνήθως κατά ένα μικρό ποσοστό από τα ίδια κεφάλαια των ιδιωτών και κατά το μεγαλύτερο ποσοστό από δανειακά κεφάλαια.

Η ΕΕΣ αναλαμβάνει την ευθύνη της υλοποίησης της υποδομής του έργου (κατασκευή έργου, ανακαίνιση υφιστάμενων υποδομών, εγκατάσταση εξοπλισμού κ.ά.) και της παροχής των συμφωνημένων υπηρεσιών καθ' όλη τη διάρκεια της σύμπραξης είτε με ίδια μέσα, είτε μέσω επιλεγμένων υπεργολάβων που πληρούν τα κριτήρια της αναθέτουσας αρχής. Κατά τη διάρκεια της λειτουργίας της, η ΕΕΣ εισπράττει τμηματικές πληρωμές διαθεσιμότητας από το Δημόσιο ή/και τέλη από τους χρήστες, αποπληρώνει σταδιακά τα δάνεια των τραπεζών και, εφόσον έχει κέρδη, καταβάλλει μέρος στους μετόχους της, αναμένοντας μια εύλογη απόδοση στα ίδια κεφάλαια που έχει επενδύσει.

1.4 ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΣΔΙΤ

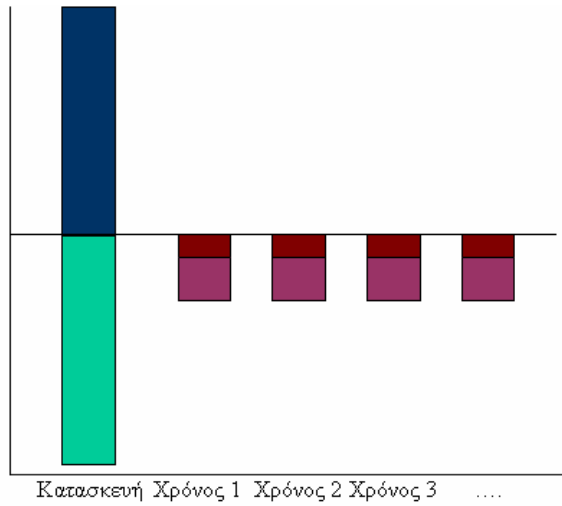
Στις παραδοσιακές μορφές προκήρυξης έργων, ο δημόσιος τομέας κατέχει και συντηρεί τα κτίριά του, ενώ χρηματοδοτεί την κατασκευή τους από φόρους ή από δανειακά κεφάλαια. Ο ιδιωτικός τομέας είναι υπεύθυνος για το έργο μόνο κατά τη διάρκεια της κατασκευαστικής φάσης του. Η υπογραφή μίας σύμβασης για την κατασκευή μιας υποδομής ή την παροχή μιας υπηρεσίας σημαίνει την άμεση εκταμίευση προκαταβολής από πλευράς δημοσίου και τη συνολική αποπληρωμή του έργου ή της υπηρεσίας με την ολοκλήρωσή τους από τον ιδιώτη ανάδοχο τους.

Ταυτόχρονα, το δημόσιο αναλαμβάνει την πληρωμή και όλων των αυξήσεων των προϋπολογισμών που μπορεί να προκύψουν από προβλήματα και καθυστερήσεις κατά τη διάρκεια ολοκλήρωσης των έργων, ενώ από ένα χρονικό σημείο και μετά δεν διασφαλίζεται για την καλή λειτουργία και ποιότητα τους.

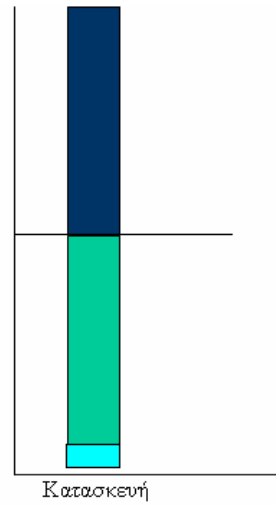
Η φύση και οι κίνδυνοι της χρηματοδότησης είναι τελείως διαφορετικοί στο πλαίσιο των έργων ΣΔΙΤ. Ο ιδιωτικός τομέας είναι υπεύθυνος για την αρχική χρηματοδότηση του έργου και για τη συντήρηση και την παροχή υπηρεσιών από το εν λόγω έργο στη διάρκεια της συμβατικής ζωής του. Με τις συμπράξεις, το δημόσιο προκηρύσσει σήμερα υπηρεσίες και έργα χωρίς να επιβαρύνεται άμεσα για αυτά, αφού την χρηματοδότηση τους αναλαμβάνουν ιδιώτες. Οι ιδιώτες αυτοί αποπληρώνονται σε βάθος χρόνου κατόπιν συμβατικής συμφωνίας, ενώ το δημόσιο γνωρίζει εκ των προτέρων, σε περίπτωση που αυτό και όχι ο τελικός χρήστης έχει αναλάβει την αποπληρωμή, το ακριβές τίμημα που θα πληρώνει για τα επόμενα χρόνια. Το τίμημα αυτό δεν μπορεί να αυξηθεί αν κάτι πάει στραβά στον ιδιώτη ανάδοχο του αφού αυτός αναλαμβάνει το σύνολο του κατασκευαστικού και του χρηματοοικονομικού κινδύνου, όσο και τον κίνδυνο της διαθεσιμότητας του έργου. Η δε καταβολή του τιμήματος ξεκινά από την πρώτη μέρα λειτουργίας της υποδομής ή της υπηρεσίας και συναρτάτε άμεσα με την ποιότητα τους, την οποία ο ιδιώτης οφείλει να διασφαλίζει μέχρι και τον τελευταίο χρόνο που ορίζει η σύμβασή του. Χαμηλές ποιοτικά υπηρεσίες ή υποδομές από πλευράς ιδιώτη συνεπάγονται και μειωμένες απολαβές για αυτόν.

Παραδοσιακό έργο

Χρηματοροές Δημοσίου



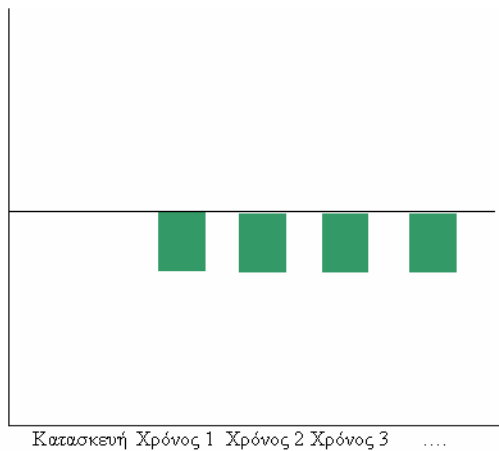
Χρηματοροές Αναδόχου



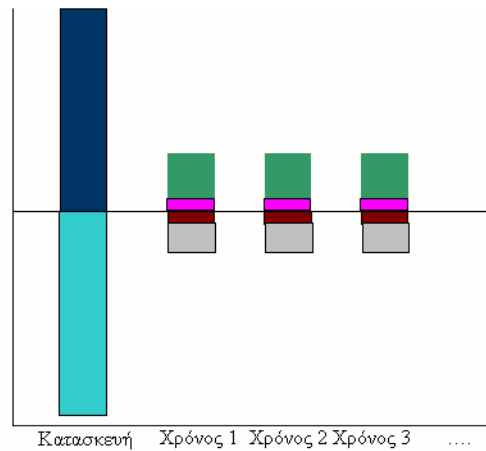
- | | | | | | | |
|-----------------|---------------------|---------------------|-----------------|--------------------|---------------------|----------|
| ■ Αύξηση χρέους | ■ Κόστος κατασκευής | ■ Κόστος συντήρησης | ■ Πληρωμή τόκων | ■ Έσοδα κατασκευής | ■ Κόστος κατασκευής | ■ Κέρδος |
|-----------------|---------------------|---------------------|-----------------|--------------------|---------------------|----------|

Έργο ΣΔΙΤ

Χρηματοροές Ιδιώτη



Χρηματοροές Δημοσίου



- | | | | | |
|---------------------------|---------------------|---------------------|---------|----------|
| ■ Πληρωμές διαθεσιμότητας | ■ Αύξηση χρέους | ■ Κόστος κατασκευής | ■ Έσοδα | ■ Κέρδος |
| | ■ Κόστος συντήρησης | ■ Τοκοχρεολύσια | | |

Σχήμα 1: Απεικόνιση χρηματικών ροών στο πλαίσιο παραδοσιακών δημοπρατήσεων και έργων ΣΔΙΤ

Όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω, το μοντέλο των ΣΔΙΤ αναφέρεται σε τρεις μορφές έργων:

- έργα που σχεδιάζονται, κατασκευάζονται, χρηματοδοτούνται και τίθενται σε λειτουργία από τον ιδιωτικό τομέα, το κόστος των οποίων αποπληρώνεται απ' ευθείας από το δημόσιο τομέα (π.χ. νοσοκομεία και φυλακές) – κλασσικό έργο ΣΔΙΤ
- έργα στα οποία η αποπληρωμή του κόστους κεφαλαίου μοιράζεται ανάμεσα στο δημόσιο και στον ιδιωτικό φορέα, ενώ τη συνολική ευθύνη για το έργο έχει ο ιδιωτικός φορέας
- οικονομικά ανεξάρτητα έργα, όπου τα έσοδα προέρχονται άμεσα από πληρωμές των πολιτών (τελικοί χρήστες).

1.5. ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ ΚΑΙ ΜΗ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΣΔΙΤ

Ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ είναι

εκείνα τα έργα ή οι υπηρεσίες, για τις οποίες εκτός της χρηματοδότησης, του σχεδιασμού, της κατασκευής και της συντήρησής τους, οι ιδιωτικοί φορείς αναλαμβάνουν και την εκμετάλλευσή τους. Η εκμετάλλευση αυτή συνδέεται με την είσπραξη τελών από τους χρήστες του έργου ή της υπηρεσίας, μέσω της οποίας οι ιδιωτικοί φορείς αποπληρώνουν την αρχική επένδυση και προσδοκούν στην εξασφάλιση εύλογου κέρδους. Το ύψος των τελών, οι προϋποθέσεις και ο τρόπος είσπραξής τους προσδιορίζονται με ακρίβεια στη σύμβαση σύμπραξης που συνάπτεται μεταξύ του ιδιωτικού φορέα και της αναθέτουσας αρχής.

Στην περίπτωση των ανταποδοτικών έργων ΣΔΙΤ, οι ιδιωτικοί φορείς αναλαμβάνουν, εκτός από τους κινδύνους της χρηματοδότησης και της κατασκευής, και τον κίνδυνο της ζήτησης - το εάν δηλαδή οι πολίτες θα κάνουν την προβλεπόμενη χρήση του έργου ή της υπηρεσίας - ώστε κατ' επέκταση οι ιδιώτες να μπορέσουν να εισπράξουν τα προσδοκώμενα από την σύμπραξη έσοδα. Μετά το πέρας της συμβατικής περιόδου λειτουργίας το έργο

μεταβιβάζεται στο δημόσιο. Στην περίπτωση που το έργο δεν είναι πλήρως ανταποδοτικό, η βιωσιμότητα της επένδυσης μπορεί να υποστηριχθεί και με τη χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου είτε με εφάπαξ ποσό κατά την περίοδο κατασκευής, είτε με τμηματικές καταβολές κατά την περίοδο λειτουργίας. Συνήθη ανταποδοτικά έργα είναι τα συγκοινωνιακά έργα (λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηρόδρομοι, σταθμοί αυτοκινήτων κλπ), περιβαλλοντικά έργα (ύδρευση, αποχέτευση, διαχείριση αποβλήτων), ενεργειακά έργα, έργα τουριστικής υποδομής και θεματικά πάρκα.



Διάγραμμα 2: Ανταποδοτικά Έργα ΣΔΙΤ (Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, ΣΔΙΤ: Συνοπτικός Οδηγός, 2006)

Στα μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ δεν υπάρχει το στοιχείο της εκμετάλλευσης για τους ιδιωτικούς φορείς. Πρόκειται ουσιαστικά για κοινωνικού χαρακτήρα υποδομές ή υπηρεσίες των οποίων τη λειτουργία αναλαμβάνει το κράτος και απολαμβάνουν δωρεάν οι πολίτες. Σε αυτού του είδους τις συμπράξεις οι ιδιώτες

αναλαμβάνουν την υλοποίησή τους, αποπληρώνονται απευθείας από το δημόσιο τομέα και αναλαμβάνουν κινδύνους που αφορούν αποκλειστικά στη χρηματοδότηση και την κατασκευή και όχι στη ζήτηση για το συγκεκριμένο έργο ή την υπηρεσία. Αναλαμβάνουν ωστόσο τον κίνδυνο της διαθεσιμότητας, δηλαδή, τη διαχείριση και συντήρηση της υποδομής ή της υπηρεσίας, ώστε να την καθιστούν διαθέσιμη με σαφώς ορισμένες από το δημόσιο προδιαγραφές ποιότητας και λειτουργικότητας καθόλη τη διάρκεια της σύμβασης. Μετά το πέρας της συμβατικής περιόδου λειτουργίας το έργο περιέρχεται στο Δημόσιο.



Διάγραμμα 3: Ανταποδοτικά Έργα ΣΔΙΤ (Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, ΣΔΙΤ: Συνοπτικός Οδηγός, 2006)

Τα μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ είναι συνήθως έργα κοινωνικού χαρακτήρα. Τέτοια έργα, είναι τα σχολεία, τα νοσοκομεία, τα κτίρια δημόσιων υπηρεσιών, η παροχή υπηρεσιών τηλεπικοινωνιών και μηχανογράφησης, καθώς και τα συγκοινωνιακά έργα με χαμηλή ζήτηση (επαρχιακοί οδοί, δημόσιες συγκοινωνίες κλπ).

Σύγκριση ανταποδοτικών και μη ανταποδοτικών έργων ΣΔΙΤ

	<i>Ανταποδοτικά έργα</i>	<i>Μη ανταποδοτικά έργα</i>
Χαρακτηριστικά έργων	<ul style="list-style-type: none"> • Η αποπληρωμή της επένδυσης γίνεται με χρέωση των τελικών χρηστών (αυτοκινητόδρομοι, λιμάνια, περιβαλλοντικά έργα, κλπ) 	<ul style="list-style-type: none"> • Η αποπληρωμή της επένδυσης δεν μπορεί να γίνει με χρέωση των τελικών χρηστών (σχολεία, νοσοκομεία, δημόσια κτίρια κλπ)
Αποπληρωμή επένδυσης Ιδιώτη	<ul style="list-style-type: none"> • Οι τελικοί χρήστες καταβάλλουν τέλη 	<ul style="list-style-type: none"> • Το Δημόσιο καταβάλει περιοδικές πληρωμές διαθεσιμότητας
Επενδυτικός Κίνδυνος	<ul style="list-style-type: none"> • Υψηλότερος κίνδυνος • Κίνδυνος ζήτησης και διακύμανσης εσόδων • Υψηλές αποδόσεις κεφαλαίου, ανάλογες των κινδύνων που αναλαμβάνονται 	<ul style="list-style-type: none"> • Χαμηλότερος κίνδυνος • Τα έσοδα δεν επηρεάζονται από τη ζήτηση, αλλά από τη διαθεσιμότητα του έργου • Έσοδα λειτουργίας βάσει τήρησης προδιαγραφών απόδοσης (χαμηλή ποιότητα υποδομών ή υπηρεσιών οδηγεί σε χαμηλές πληρωμές και αντιστρόφως) • Χαμηλότερες αποδόσεις κεφαλαίου ανάλογες των μικρότερων κινδύνων που αναλαμβάνονται
Υπολογισμός των εσόδων	<ul style="list-style-type: none"> • Βασίζεται στο συνολικό κόστος του έργου και προσδιορίζεται στη σύμβαση • Το ύψος των τελών μπορεί να κυμαίνεται ανάλογα με τις συνθήκες, εντός ορίων που προβλέπονται στη σύμβαση 	<ul style="list-style-type: none"> • Βασίζεται στο συνολικό κόστος της επένδυσης • Η επένδυση αποπληρώνεται με τμηματικές πληρωμές μετά την έναρξη της λειτουργίας του έργου
Χρηματοδοτική υποστήριξη Δημοσίου	<ul style="list-style-type: none"> • Ενδεχόμενη επιχορήγηση κατά τη διάρκεια κατασκευής • Ενδεχόμενη εγγύηση ελάχιστων εσόδων 	<ul style="list-style-type: none"> • Αποπληρωμή του έργου απ' ευθείας από το δημόσιο • Εμπορικές ή άλλες χρήσεις δύναται να μειώσουν την χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου

1.6 ΠΟΤΕ ΜΙΑ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ Ή ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΕΡΓΟΥ, ΕΝΔΕΙΚΝΥΤΑΙ ΝΑ ΥΛΟΠΟΙΗΘΕΙ ΜΕΣΩ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ;

Οι δύο βασικές αρχές των ΣΔΙΤ είναι, πρώτον, να εξασφαλίσουν την αποδοτικότητα των οικονομικών πόρων του Δημόσιου Τομέα και, δεύτερον, να μεταβιβάσουν τους επιχειρηματικούς κινδύνους της παρεχόμενης υπηρεσίας από το Δημόσιο στον Ιδιωτικό Τομέα.

Η **μεγαλύτερη οικονομική αποδοτικότητα** (value for money) και η **κατανομή του επιχειρηματικού κινδύνου** (risk allocation) αποτελούν, επομένως, ουσιώδη στοιχεία των έργων ΣΔΙΤ. Εάν δεν μπορούν να επιτευχθούν, τότε θα πρέπει να εφαρμοστούν οι παραδοσιακές μέθοδοι των δημόσιων συμβάσεων. Εκεί πάντως που μπορούν να επιτευχθούν και ο δημόσιος τομέας έχει επιλέξει τις διαδικασίες των ΣΔΙΤ, δημιουργείται μια νέα σχέση δημόσιου και ιδιωτικού τομέα που διαφέρει ριζικά από εκείνες των δημοσίων προμηθειών με τα κατασκευαστικά συμβόλαια που συνάπτει ο δημόσιος τομέας ή με τις εκμισθώσεις με πλήρη ανάληψη του κόστους επισκευών και των ασφαλειών. Στην περίπτωση των Συμπράξεων, ο ιδιωτικός τομέας είναι υπεύθυνος για την κατασκευή και τη διάθεση ενός κτιρίου, τη συντήρηση και τις επισκευές του και τη διαχείριση των εγκαταστάσεων.

1) Οικονομική αποδοτικότητα (Value for money)

Ο ιδιωτικός τομέας δεν μπορεί να αναμένει ότι θα συγκεντρώσει πόρους πιο οικονομικά από ό,τι ο δημόσιος. Συνεπώς, η συμμετοχή του στα έργα ΣΔΙΤ είναι συμφέρουσα για το Δημόσιο μόνον εφόσον συνεισφέρει κάποια επιπλέον οφέλη (οικονομική αποδοτικότητα της δαπάνης / σχέση κόστους - οφέλους). Αυτό συνεπάγεται τη σύγκριση του πρόσθετου κόστους της ιδιωτικής χρηματοδότησης με τα πρόσθετα οφέλη που συνεισφέρει στο δημόσιο τομέα. Για να προσδιορισθούν αυτά τα πρόσθετα οφέλη, οι προσφορές του ιδιωτικού τομέα συγκρίνονται συνήθως με μια υποθετική εναλλακτική χρηματοδότηση από το ίδιο το Δημόσιο.

Κατά τον υπολογισμό της οικονομικής αποδοτικότητας, αποτιμάται η μεταβίβαση των κινδύνων στον Ιδιωτικό Τομέα, ο οποίος οφείλει να αποδείξει ότι έχει αποδεχθεί τις ευθύνες για τους κινδύνους (όπως παραβίαση προθεσμιών κατασκευής, συντήρησης και ανανέωσης) που προηγουμένως θα ανήκαν στο δημόσιο τομέα και ότι η εξοικονόμηση πόρων που συνεπάγεται η μεταβίβαση κινδύνων στον ιδιωτικό τομέα ξεπερνά τις εμφανείς επιπλέον δαπάνες του έργου ή της υπηρεσίας.

Ο βασικός στόχος της αναθέτουσας αρχής σε κάθε περίπτωση είναι να διασφαλιστεί η μεγαλύτερη δυνατή οικονομική αποδοτικότητα της Σύμπραξης. Συνήθως αυτό ισοδυναμεί με ελαχιστοποίηση της οικονομικής συμμετοχής στο έργο. Τη διασφάλιση αυτή θα την επιδιώξει μέσα από το συνδυασμό τριών συνιστωσών:

- της επιλογής του εταίρου με τον οποίο θα συμβληθεί,
- της δυναμικής και αυστηρά ανταγωνιστικής διαδικασίας επιλογής του εταίρου
- και του τρόπου με τον οποίο θα διαρθρώσει τους εμπορικούς και συμβατικούς όρους με την Εταιρεία Ειδικού Σκοπού (συμπεριλαμβάνοντας, ειδικότερα, την προσφορότερη μεταβίβαση των κινδύνων).

Σε γενικές γραμμές, οι αναθέτουσες αρχές επιδιώκουν να επιλέγουν τις προσφορές με τη χαμηλότερη οικονομική συμμετοχή (σε καθαρές τρέχουσες τιμές για όλη τη διάρκεια της σύμβασης), αναγνωρίζοντας, όμως, ότι η οικονομική αποδοτικότητα εξαρτάται, μεταξύ άλλων, από την τιμή, την ποιότητα και την έκταση των μεταβιβαζόμενων κινδύνων. Η χαμηλότερη τιμή δεν αντιπροσωπεύει πάντοτε και τη μεγαλύτερη αποδοτικότητα.

Στις περισσότερες περιπτώσεις, η οικονομική αποδοτικότητα καθορίζεται από τη σύγκριση των προσφορών που υποβάλλονται, ώστε να καθοριστεί η «πλέον συμφέρουσα οικονομικά». Είναι φυσικό, ωστόσο, ότι οι αναθέτουσες αρχές προχωρούν στη σύγκριση αυτή με βάση μια θεωρητική συγκριτική κοστολόγηση από το Δημόσιο Τομέα.

Μια γενική αρχή είναι ότι η οικονομική αποδοτικότητα βελτιώνεται με τη μεταβίβαση ενός βαθμού επιχειρηματικού κινδύνου στον ιδιωτικό τομέα, αλλά έως ένα όριο, που καθορίζεται ως άριστο. Πέρα από αυτό το σημείο, κάθε επιπλέον μεταβίβαση κινδύνου θα οδηγήσει στη μείωση της αποδοτικότητας. Η μεγαλύτερη οικονομική αποδοτικότητα ενός έργου προκύπτει από τον άριστο συνδυασμό του κόστους εφ' όρου ζωής, του οφέλους και των κινδύνων που αυτό συνεπάγεται.

Δημόσια Συγκριτική Κοστολόγηση

Ο έλεγχος της οικονομικής αποδοτικότητας ενός έργου γίνεται, συνήθως, με βάση μια Δημόσια Συγκριτική Κοστολόγηση (ΔΣΚ) .

Η ΔΣΚ μπορεί να οριστεί ως η υποθετική κοστολόγηση μιας παροχής, συμπεριλαμβανομένων των κινδύνων που αυτή συνεπάγεται, από το Δημόσιο Τομέα ως προμηθευτή (κατά τον παραδοσιακό τρόπο των δημοσίων προμηθειών), έναντι μιας παροχής με τις ίδιες προδιαγραφές από μία ΣΔΙΤ.

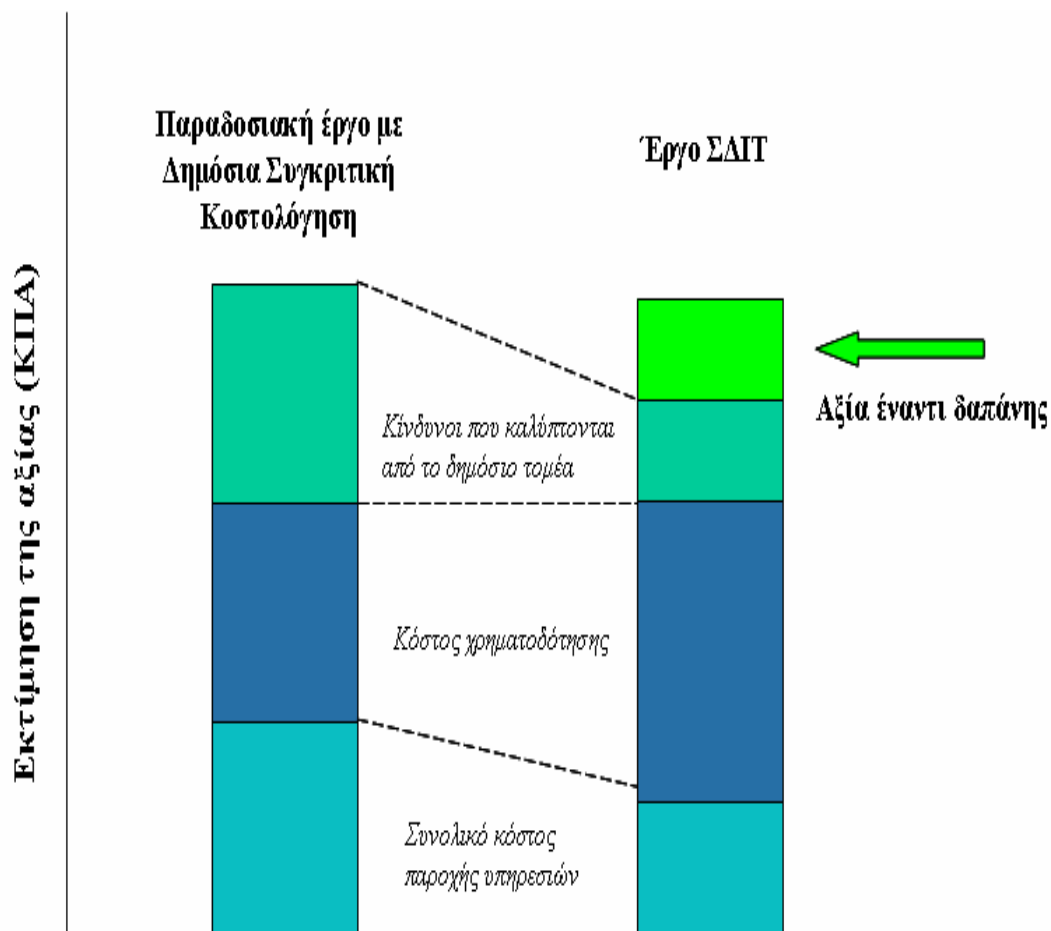
Για να είναι αξιόπιστο μέτρο σύγκρισης, η ΔΣΚ πρέπει να:

- διατυπώνεται σε καθαρή τρέχουσα αξία,
- στηρίζεται σε πρόσφατες μεθόδους παραγωγής της συγκεκριμένης παροχής από το δημόσιο τομέα,
- συνυπολογίζει τους επιχειρηματικούς κινδύνους που θα αντιμετωπίζονταν με τον παραδοσιακό τρόπο των δημοσίων προμηθειών.

Η ΔΣΚ πρέπει, επομένως, όχι μόνο να αντικατοπτρίζει ορισμένες δαπάνες των δημοσίων προμηθειών, αλλά και τις δαπάνες συντήρησης «εφ' όρου ζωής» της υποδομής που δημιουργείται. Επιπλέον, η ΔΣΚ πρέπει να αντικατοπτρίζει τον κίνδυνο ότι πιθανώς θα προκύψουν νέες δαπάνες κατά τη διάρκεια ζωής του έργου (σε λογαριασμό του προμηθευτή). Είναι απαραίτητο να αποτιμηθεί ο αντίκτυπος αυτών των κινδύνων στο κόστος, να υπολογιστούν οι πιθανότητες εμφάνισης τους και να προσαρμοστεί αναλόγως η κοστολόγηση. Η ΔΣΚ πρέπει να συνυπολογίσει εκτενώς το σύνολο των κινδύνων προκειμένου να διασφαλίσει ότι μπορούν να συγκριθούν έγκυρα οι προσφορές τόσο μεταξύ τους όσο και με την ίδια τη ΔΣΚ

Ένας από τους στόχους του ελέγχου της οικονομικής αποδοτικότητας είναι επομένως η απευθείας σύγκριση της κατά εκτίμηση αξίας της ΔΣΚ με την κατά εκτίμηση αξία της καλύτερης προσφοράς ΣΔΙΤ. Είναι σαφές ότι καθώς το κόστος χρηματοδότησης για το δημόσιο τομέα (που διαθέτει την υπέρτατη πιστοληπτική ικανότητα) θα είναι πάντα χαμηλότερο από ότι για τον ιδιωτικό, η οικονομική αποδοτικότητα μπορεί να επιτευχθεί μόνον με τον καλύτερο επιμερισμό του κινδύνου, και την αποτελεσματικότητα ως προς τις δαπάνες και άλλους τομείς που διαθέτει ο ιδιωτικός τομέας ως προμηθευτής (έναντι του δημόσιου τομέα ως προμηθευτή).

Σχήμα 1: ΔΣΚ και οικονομική αποδοτικότητα



1.7 ΜΟΡΦΕΣ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ

Για να κατανοήσει κανείς τις πολλές μορφές και τους διαφόρους τύπους ΣΔΙΤ δεν έχει παρά να σχηματίσει όλες τις δυνατές συνθέσεις των παρακάτω όρων :

Σχεδιασμός (Design), **Κατασκευή** (Built), **Χρηματοδότηση** (Finance), **Λειτουργία** (Operate), **Ιδιοκτησία** (Own), **Μεταβίβαση-Μεταφορά** (Transfer), **Εγγύηση** (Guarantee), **Αγορά** (Buy), **Χρηματοδοτική μίσθωση** (Leasing), **Αποεπένδυση** (Divestiture), **Παραχώρηση εκμετάλλευσης** (Concession), **Παροχή Υπηρεσιών** (Service delivery), **Διαχείριση** (Management) κ.ά.

Με άλλα λόγια οι τύποι και οι μορφές είναι άπειροι. Υποτίθεται πως ο ενδιαφερόμενος (κράτος ή φορέας) αξιολογεί και επιλέγει μεταξύ των συνήθων τύπων ποιος είναι εκείνος που αρμόζει και συμφέρει στην κάθε περίπτωση, ανάλογα και με τα δεδομένα της στιγμής και του φορέα. Έχει συνήθως να επιλέξει μεταξύ των πλέον διαδεδομένων τύπων που είναι :

1. **Συνεργασίες παροχής Υπηρεσιών** (Service delivery partnership)

Οι συνεργασίες αυτές αναπτύσσονται μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα και περιλαμβάνουν την παροχή μεμονωμένων υπηρεσιών από τον ιδιωτικό τομέα. Οι υπηρεσίες αυτές δεν σχετίζονται απλά με την παροχή υπηρεσιών (π.χ. καθαρισμού ή εστίασης), που συνάπτονται μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικών εταιριών για λόγους περιορισμού του κόστους, αλλά αναφέρονται στην παροχή ευρύτερων και πιο πολύπλοκων υπηρεσιών (outsourcing), που σχετίζονται με μια συγκεκριμένη δραστηριότητα ή διαδικασία, όπως για παράδειγμα η παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών διοίκησης, ή τα ολοκληρωμένα συστήματα παροχής πληροφοριών. Κύριο χαρακτηριστικό αυτού του τύπου σύμπραξης είναι η μεταφορά κάποιου μέρους του κινδύνου στον ιδιωτικό τομέα. Το ζητούμενο είναι η προμήθεια αγαθών ή υπηρεσιών προκαθορισμών προδιαγραφών.

Ο τύπος αυτός σύμπραξης μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί μορφή ΣΔΙΤ, όταν δίνεται ιδιαίτερη σημασία στην παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών και οι συμβάσεις έχουν διάρκεια τουλάχιστον 5 έτη. Ο δημόσιος τομέας έχει την ευθύνη και παρέχει την κύρια υπηρεσία, ενώ ο ιδιωτικός φορέας, μέσω σχετικής

επένδυσης, του παρέχει συγκεκριμένες επιμέρους λειτουργικές υπηρεσίες, έναντι μιας προσυμφωνηθείσας αμοιβής.

2. Σύμβαση διαχείρισης (Management agreement)

Ο δημόσιος τομέας μεταφέρει την ευθύνη για την παροχή υπηρεσιών λειτουργίας και συντήρησης στον ιδιωτικό φορέα. Ο τελευταίος ενεργεί πάντα για λογαριασμό του δημοσίου, λειτουργεί διοικητικά ανεξάρτητα και δεν έχει άμεση νομική εξάρτηση από το δημόσιο. Αμείβεται για την παροχή των υπηρεσιών και η αμοιβή αυτή μπορεί να είναι σταθερή ή να είναι σε συνάρτηση με την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων, όπως για παράδειγμα η βελτίωση της αποδοτικότητας κτλ.

Η σύνδεση του συστήματος πληρωμών με την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων αποτελεί κίνητρο για την βελτίωση της παραγωγικότητας. Ωστόσο, οι δυσκολίες που εμφανίζονται στη προκειμένη περίπτωση έγκεινται στο καθορισμό των στόχων, στην παρακολούθηση και στην αξιολόγησή τους και στο γεγονός ότι η επίτευξη συγκεκριμένων στόχων μπορεί να μην εξαρτάται απόλυτα από την απόδοση του ιδιωτικού φορέα, αλλά να συνδέεται, για παράδειγμα, με την πραγματοποίηση επενδύσεων από το δημόσιο τομέα.

3. Σχεδιασμός - Κατασκευή - Χρηματοδότηση - Λειτουργία / D.B.F.O (Design, Built, Finance, Operate)

Πρόκειται για συμβάσεις, που συνάπτονται μεταξύ του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα για το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία και τη χρηματοδότηση νέων δημοσίων υποδομών ή επενδυτικών σχεδίων. Ο ιδιωτικός φορέας αναλαμβάνει την ευθύνη του σχεδιασμού, της κατασκευής, της λειτουργίας και της χρηματοδότησης του παγίου και επανακτά την αξία των επενδεδυμένων κεφαλαίων από τις πληρωμές, που καταβάλλει το δημόσιο για τις υπηρεσίες, που του παρέχονται κατά τη διάρκεια της σύμβασης. Στη λήξη της σύμβασης η ιδιοκτησία του παγίου μεταφέρεται στο δημόσιο. Το μοντέλο DBFO είναι το βασικό μοντέλο συμβάσεων υποδομών και ανάπτυξης παγίων του δημοσίου με την μέθοδο PFI, όταν οι δυνατότητες παράπλευρης εμπορικής εκμετάλλευσης είναι καταρχήν άγνωστες και ενδεχομένως περιορισμένες.

4. Παραχώρηση Εκμετάλλευσης (Concession)

Πρόκειται για συμβάσεις όμοιες με το DBFO, με τη μόνη διαφορά ότι ο ιδιωτικός φορέας αποπληρώνεται, για το κεφάλαιο που έχει επενδύσει, από την απευθείας χρέωση του τελικού χρήστη ή από τη χρέωση του χρήστη και εν μέρει, αλλά όχι αποκλειστικά, του δημοσίου. Αυτός ο τύπος ΣΔΙΤ εφαρμόζεται όταν υπάρχει επαρκής ζήτηση για το έργο ή τις υπηρεσίες, με αποτέλεσμα τα έσοδα από την εκμετάλλευση του παγίου να διασφαλίζουν τη βιωσιμότητά του, χωρίς να υπάρχουν αντιδράσεις από την κοινή γνώμη για την εκμετάλλευση αυτή.

Ως προς το περιεχόμενο της ΣΔΙΤ, το κύριο χαρακτηριστικό της είναι η εκχώρηση στον ιδιώτη του δικαιώματος εκμετάλλευσης των οικονομικών - εμπορικών δυνατοτήτων ενός δημόσιου παγίου ή αγαθού, για μια προκαθορισμένη χρονική περίοδο. Στην περίπτωση αυτή ο δημόσιος τομέας μεταφέρει την πλήρη ευθύνη για την παράδοση των υπηρεσιών υποδομής στον ιδιωτικό τομέα, μέσω διαδικασιών διαγωνισμών. Οι ευθύνες αυτές περιλαμβάνουν τόσο κάποιες τεχνικές εργασίες (κατασκευή, λειτουργία, συντήρηση και επέκταση του συστήματος), όσο και κάποιες χρηματοοικονομικές (συλλογή εσόδων, ανεύρεση κεφαλαίων) και διαχειριστικές εργασίες.

Ο δημόσιος τομέας παραχωρεί στον ιδιωτικό τομέα το πάγιο για μια περίοδο συνήθως 20-30 ετών, αλλά η ιδιοκτησία του παγίου παραμένει στο δημόσιο. Ο ιδιωτικός τομέας χρηματοδοτεί το έργο και έχει την πλήρη ευθύνη για τη λειτουργία και την συντήρηση. Ο δημόσιος τομέας έχει την ευθύνη του να θέσει στόχους αποδοτικότητας (όπως π.χ. το ζητούμενο επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών), η επίτευξη των οποίων αποτελεί ένα ισχυρό κίνητρο για τον ιδιωτικό τομέα για την ανάπτυξη καινοτομικών τεχνολογικών λύσεων, αφού η βελτίωση της αποδοτικότητας συνδέεται άμεσα με αύξηση των κερδών.

5. **Κατασκευή – Ιδιοκτησία – Λειτουργία - Μεταβίβαση / B.O.O.T** (Build, Own, Operate, Transfer)

Πρόκειται για το πλέον διευρυμένο μοντέλο παραχώρησης, όπου ο ιδιωτικός τομέας καθίσταται υπεύθυνος για το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη χρηματοδότηση, τη λειτουργία, τη συντήρηση του έργου και αναλαμβάνει και τους εμπορικούς κινδύνους που σχετίζονται με αυτό. Ο ιδιωτικός φορέας έχει στην κυριότητά του το αγαθό καθ' όλη τη διάρκεια της παραχώρησης και το επιστρέφει στο δημόσιο στη λήξη της σύμβασης, συνήθως χωρίς πρόσθετο κόστος.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται διάφορες παραλλαγές των βασικών μοντέλων παραχώρησης, που διαφοροποιούνται ως προς το τρόπο συνεργασίας του ιδιωτικού τομέα με το δημόσιο, στις φάσεις κατασκευής και λειτουργίας.

Κατασκευή - Λειτουργία - Μεταφορά / B.O.T. (Build, Operate, Transfer) ή **Κατασκευή - Ιδιοκτησία - Λειτουργία / B.O.O.** (Build, Own, Operate)

Ο ιδιώτης ανάδοχος κατασκευάζει, με βάση τις προδιαγραφές που έχει συμφωνήσει με το δημόσιο, συντηρεί και λειτουργεί το έργο που ανήκει είτε σε κρατικούς φορείς (περίπτωση B.O.T) ή στον ίδιο (περίπτωση B.O.O.T.) για ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα και στην συνέχεια μετά την λήξη της περιόδου εκμετάλλευσης (παραχώρησης), είτε μεταβιβάζει την λειτουργία του (B.O.T) είτε την ιδιοκτησία του (B.O.O.T.) στο δημόσιο. Στις περισσότερες περιπτώσεις ο ιδιώτης είναι υπεύθυνος για τμήμα ή το σύνολο της χρηματοδότησης του έργου. Στην κατασκευαστική περίοδο ο ιδιωτικός φορέας παρέχει τα απαιτούμενα κεφάλαια και ο δημόσιος τομέας εγγυάται την αγορά των παρεχομένων υπηρεσιών, μετά την ολοκλήρωση της κατασκευαστικής περιόδου και τη θέση σε λειτουργία του παγίου. Η λειτουργική περίοδος έχει συνήθως μεγάλη διάρκεια, ώστε ο ιδιώτης να μπορέσει να αναλάβει το κόστος κατασκευής και να πραγματοποιήσει και κάποιο κέρδος. Αυτό εξασφαλίζεται με την αμοιβή που λαμβάνει, για την παροχή συγκεκριμένων υπηρεσιών στο χρήστη.

Την μορφή αυτή, η οποία θεωρείται ως η πλέον διαδεδομένη, υιοθέτησε η Ελλάδα για την κατασκευή των έργων υποδομής, αεροδρόμιο «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ

BENIZEΛΟΣ», Λεωφόρος Σπάτων-Ελευσίνας, Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού και ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου.

Σχεδιασμός - Κατασκευή- Λειτουργία / D.B.O (Design, Build, Operate)

Πρόκειται για συμβάσεις, που συνάπτονται μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα και αφορούν στο σχεδιασμό, στην κατασκευή και στη λειτουργία υποδομών. Ο ιδιωτικός φορέας αναλαμβάνει το σχεδιασμό και την κατασκευή του παγίου, το οποίο ωστόσο πρέπει να πληροί συγκεκριμένες προδιαγραφές, που τίθενται από το δημόσιο (όπως αυτές περιλαμβάνονται και περιγράφονται αναλυτικά στις συμβάσεις μελέτης και κατασκευής). Επίσης ο ιδιωτικός φορέας είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία και τη συντήρηση του παγίου για μια προκαθορισμένη χρονική περίοδο, στο τέλος της οποίας επιστρέφει η λειτουργία και συντήρηση του παγίου στο δημόσιο. Η κατασκευή του παγίου χρηματοδοτείται από τον Ιδιωτικό τομέα. Με την ολοκλήρωση της κατασκευής, το δημόσιο αγοράζει από τον ιδιώτη το πάγιο αποκτώντας την ιδιοκτησία σε μια προσυμφωνημένη τιμή.

Αγορά – Κατασκευή – Λειτουργία / B.B.O. (Buy-Build-Operate)

Στο πλαίσιο προσέλκυσης επιχειρηματικών κεφαλαίων, το δημόσιο πωλεί υφιστάμενες εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας σε ιδιώτες, με σκοπό την υλοποίηση πρόσθετων επενδύσεων (ανακαίνιση-επέκταση) σε αυτές, ώστε να καταστεί δυνατή η εκμετάλλευση των κατασκευαστικών και διοικητικών δεξιοτήτων των ιδιωτών, η μείωση των κινδύνων που απορρέουν από την ιδιοκτησία και λειτουργία του έργου και η ανάδειξη της σημαντικής οικονομικής αξίας των υφισταμένων έργων υποδομής. Έκτοτε, ο ιδιώτης λειτουργεί τις εν λόγω εγκαταστάσεις ως ένα εποπτευόμενο από το κράτος κερδοφόρο κοινωφελές έργο.

Κατασκευή - Ιδιοκτησία - Μίσθωση – Μεταφορά / B.O.L.T. (Build-Own-Lease-Transfer)

Με την μέθοδο B.O.L.T. ο ιδιώτης χρηματοδοτεί και κατασκευάζει το έργο, το οποίο στη συνέχεια μισθώνει με τη μορφή leasing στο δημόσιο. Το δημόσιο από πλευράς του καταβάλλει περιοδικές πληρωμές στον ιδιώτη, μέσω των οποίων σταδιακά

μεταβιβάζεται και η ιδιοκτησία του έργου στην κυριότητά του. Στο τέλος της περιόδου αυτής το δημόσιο είναι πλέον ο ιδιοκτήτης των εγκαταστάσεων, ή τις αγοράζει με τίμημα, που έχει προσδιοριστεί στη σύμβαση leasing. Κατά την διάρκεια της περιόδου μίσθωσης, τη λειτουργία των εγκαταστάσεων αναλαμβάνει είτε το δημόσιο είτε ο ιδιώτης.

Σχεδιασμός - Κατασκευή - Εγγύηση - Λειτουργία / D.B.G.O (Design, Build, Guarantee, Operate)

Ο σχεδιασμός και η κατασκευή γίνεται από τον ιδιωτικό τομέα, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του δημόσιου τομέα. Ο ιδιωτικός τομέας είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία και συντήρηση του παγίου για μια προκαθορισμένη περίοδο, στο πέρας της οποίας το πάγιο επιστρέφει στο δημόσιο. Η χρηματοδότηση γίνεται από το δημόσιο τομέα για την κατασκευή, αλλά η ολοκλήρωση της κατασκευής εντός χρονοδιαγράμματος και προϋπολογισμού διασφαλίζεται με εγγύηση του ιδιωτικού τομέα.

Αγορά - Κατασκευή - Λειτουργία / B.B.O (Buy, Build, Operate)

Ο ιδιωτικός τομέας αγοράζει το πάγιο από το δημόσιο τομέα, το οποίο πρέπει να ανακαινιστεί ή να επεκταθεί. Ο ιδιωτικός τομέας χρηματοδοτεί τις απαραίτητες εργασίες για τη προσαρμογή του παγίου στις ανάγκες του δημοσίου και είναι υπεύθυνος για τη συνεχή λειτουργία και συντήρηση αυτού, για μια προκαθορισμένη χρονική περίοδο.

Χρηματοδοτική μίσθωση - Ιδιοκτησία - Λειτουργία / L.O.O (Leasing, Own, Operate)

Στη περίπτωση αυτή μισθώνεται ένα πάγιο από το δημόσιο για συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Το πάγιο αυτό μπορεί να χρειάζεται ανακαίνιση ή επέκταση.

Αποεπένδυση (Divestiture)

Στην περίπτωση αυτή το δημόσιο μεταφέρει στον ιδιωτικό τομέα την πλήρη ευθύνη για τη λειτουργία, συντήρηση και επένδυση, επιπλέον δε και την κυριότητα του παγίου, το οποίο στην συνέχεια μισθώνει, προκειμένου να καλύψει τις στεγαστικές του ανάγκες.

Οι τύποι ΣΔΙΤ, που παρουσιάστηκαν πιο πάνω, αποτελούν μερικές μόνο από τις εναλλακτικές λύσεις καθώς υπάρχουν σε πολλές παραλλαγές. «Ο μεγάλος αριθμός τέτοιων εναλλακτικών τύπων και η ευελιξία προσαρμογής τους στις ανάγκες και τις απαιτήσεις κάθε συγκεκριμένου έργου είναι το πλεονέκτημά τους» τονίζουν οι εμπειρογνώμονες του ΥΠΟΙΟ.

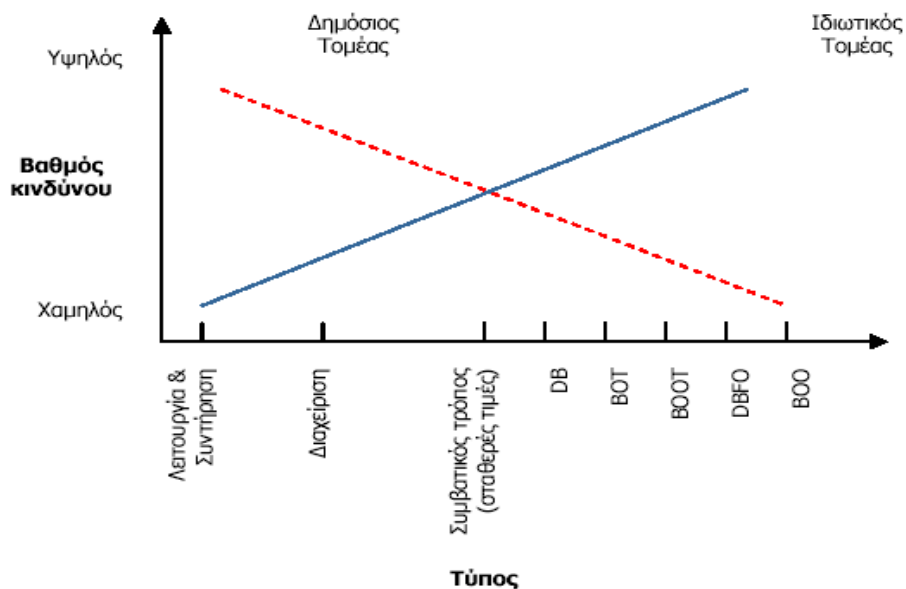
Σχήμα 1

Τύποι Σύμπραξης μεταξύ Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα

Επιλογή	Χρηματοδότηση	Λειτουργία & Συντήρηση	Εμπορικός κίνδυνος	Κυριότητα στοιχείου	Διάρκεια (έτη)
Σύμβαση υπηρεσιών	Δημόσιο	Δημόσιο - Ιδιώτης	Δημόσιο	Δημόσιο	1- 2
Σύμβαση διαχείρισης	Δημόσιο	Ιδιώτης	Δημόσιο	Δημόσιο	3 - 5
Παραχώρηση (BOT/BOOT)	Ιδιώτης	Ιδιώτης	Ιδιώτης	Δημόσιο	25 – 30
PFI/DBFO	Ιδιώτης	Ιδιώτης	Δημόσιο - Ιδιώτης	Δημόσιο - Ιδιώτης	20 – 30
Αποεπένδυση Ιδιωτικοποίηση	Ιδιώτης	Ιδιώτης	Ιδιώτης	Δημόσιο - Ιδιώτης	-

Σχήμα 2:

Βαθμός επιμερισμού κινδύνων μεταξύ Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα



1.8 ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΙΣ <<ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΕΣ>>ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ Ή ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΕΡΓΩΝ?

Με τις γνωστές έως σήμερα διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων ο Δημόσιος Φορέας είναι σε θέση να προμηθευτεί έργα, υπηρεσίες ή αγαθά από τους Ιδιώτες, η δε σχέση που αναπτύσσεται μεταξύ του Δημοσίου Φορέα και του Ιδιώτη είναι η σχέση πελάτη / προμηθευτή. Ο Ιδιώτης/ προμηθευτής αναλαμβάνει να φέρει εις πέρας το έργο που του έχει ανατεθεί, τηρώντας τις προδιαγραφές και εντός του χρονοδιαγράμματος που έχει θέσει ο Δημόσιος Φορέας. Ο κίνδυνος που αναλαμβάνει έναντι του Δημοσίου Φορέα είναι ο κίνδυνος που αναλαμβάνει ο κάθε προμηθευτής. Ο Δημόσιος Φορέας έχει την ευθύνη της εποπτείας και παρακολούθησης της εκτέλεσης του έργου σύμφωνα με τις προδιαγραφές που έχουν τεθεί και της πληρωμής του Ιδιώτη κατά την πορεία υλοποίησης του έργου

και πάντως, το αργότερο, με την παραλαβή αυτού. Ενώ στις δημόσιες συμβάσεις προβλέπονται συνήθως αυστηρά χρονοδιαγράμματα, ενδέχεται να παρουσιασθούν καθυστερήσεις στην εκτέλεσή τους. Οι καθυστερήσεις αυτές συνεπάγονται και υπερβάσεις του κόστους των συμβάσεων αυτών, υπερβάσεις που τελικά αναλαμβάνει να πληρώσει το Δημόσιο.

Με τη σύμπραξη με τον Ιδιωτικό Τομέα, ο Δημόσιος Φορέας αποβλέπει στο τελικό αποτέλεσμα, δηλαδή στην παροχή υπηρεσιών στους πολίτες (τελικούς χρήστες) από τον Ιδιώτη. Η κατασκευή υποδομών δεν είναι παρά ένα προαπαιτούμενο για την παροχή των υπηρεσιών και, επομένως, οι προδιαγραφές που τίθενται από το Δημόσιο Φορέα είναι προδιαγραφές απόδοσης ή/και λειτουργίας. Ο Ιδιώτης θα πληρωθεί, είτε από το Δημόσιο Τομέα, είτε από τους τελικούς χρήστες, με την έναρξη της λειτουργίας του έργου ή της υπηρεσίας, δηλαδή μετά την παράδοση των υποδομών προς χρήση, η δε πληρωμή είναι τμηματική, εκτείνεται σε όλη τη διάρκεια της σύμπραξης που είναι μακροχρόνια και συναρτάτε άμεσα με την ποιότητα των παρεχομένων από τον Ιδιώτη υπηρεσιών.

Με την εφαρμογή του συστήματος των συμπράξεων, ο Δημόσιος Τομέας αποβλέπει στην εκμετάλλευση της τεχνογνωσίας και ευελιξίας του Ιδιωτικού Τομέα, με απώτερο σκοπό τη βελτιστοποίηση των υπηρεσιών που παρέχονται στους πολίτες. Η τεχνογνωσία και ευελιξία αυτή είναι διαθέσιμες όχι μόνον κατά τη διάρκεια της κατασκευής των υποδομών ενός έργου, αλλά και καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της σύμπραξης, η οποία είναι κατά κανόνα μακροχρόνια. Έτσι, οι πολίτες μπορούν να επωφεληθούν από τα πλεονεκτήματα του Ιδιωτικού Τομέα καθ' όλη τη διάρκεια της διαχείρισης των έργων από αυτόν.

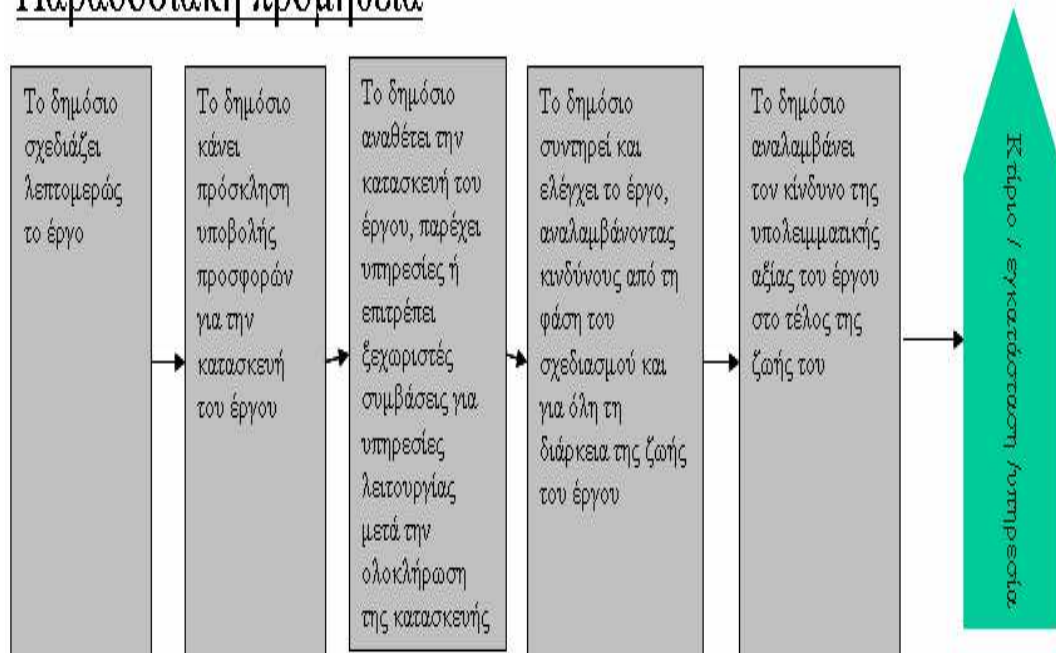
Περαιτέρω, ο χρόνος ολοκλήρωσης των υποδομών και έναρξης της παροχής των υπηρεσιών είναι κατά κανόνα σημαντικά βραχύτερος από το χρόνο που απαιτείται σε μια «παραδοσιακή» δημόσια σύμβαση: ο Ιδιώτης δεδομένου ότι δεν θα πληρωθεί παρά μόνο με την έναρξη της λειτουργίας των υποδομών έχει κάθε λόγο να ολοκληρώσει την κατασκευή το γρηγορότερο. Περαιτέρω, ο Δημόσιος Φορέας παρακολουθεί την εκτέλεση της δημόσιας σύμβασης, χωρίς όμως να προβαίνει σε τμηματικές παραλαβές κλπ, δεδομένου ότι αυτό που ενδιαφέρει

είναι το τελικό αποτέλεσμα του έργου και η τήρηση των προδιαγραφών απόδοσης

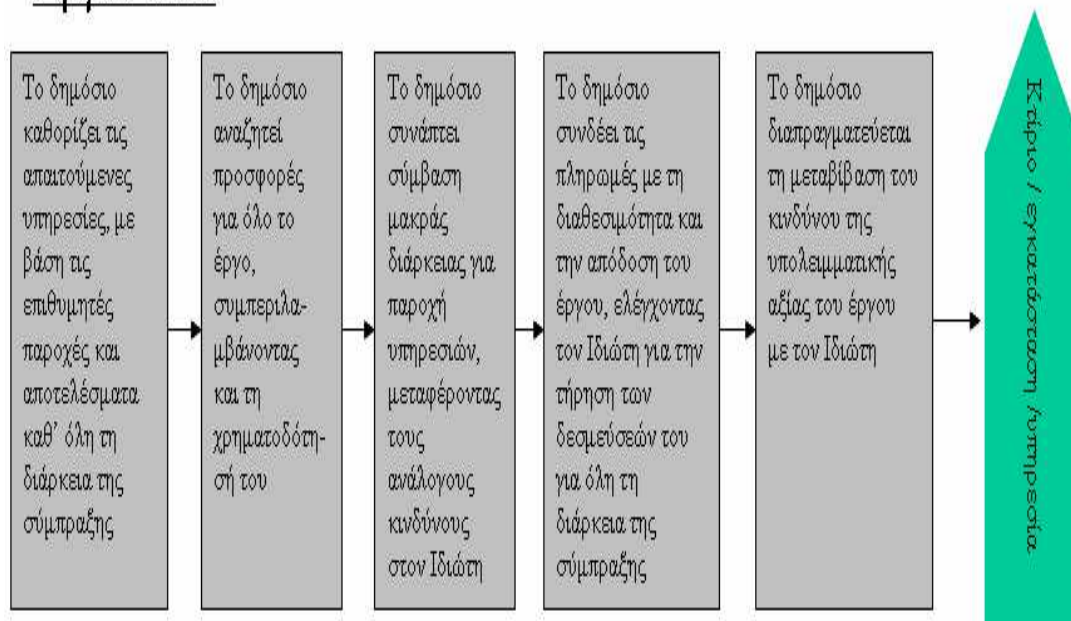
Λόγω μάλιστα της πληρωμής του Ιδιώτη με τη λειτουργία των υποδομών, και όχι κατά τη διάρκεια κατασκευής τους ή με την παραλαβή τους, καταμερίζεται τμηματικά το κόστος κατασκευής των υποδομών σε μελλοντικούς προϋπολογισμούς του Δημοσίου Φορέα, αποφεύγονται οι βραχυπρόθεσμες εκταμιεύσεις και καθίσταται δυνατή η προκήρυξη και εκτέλεση μεγαλύτερου αριθμού έργων. Ο καταμερισμός όμως αυτός του κόστους σε μελλοντικούς προϋπολογισμούς δεν θα πρέπει να λειτουργεί ως λόγος επιλογής της σύμπραξης έναντι των παραδοσιακών δημοσίων συμβάσεων: το μελλοντικό κόστος θα πρέπει να προϋπολογίζεται σωστά, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η μελλοντική, και ιδιαίτερα μακροπρόθεσμη, εισροή του συμβατικού ανταλλάγματος. Θα πρέπει να δημιουργείται δηλαδή στον Ιδιωτικό Τομέα η σχετική ασφάλεια, η οποία εν τέλει θα μειώσει και το κόστος της διαχείρισης του κινδύνου που αναλαμβάνει.

Στο σχήμα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι βασικές διαφορές ανάμεσα στις διαδικασίες δημοπράτησης παραδοσιακών προμηθειών του Δημοσίου και τις διαδικασίες δημοπράτησης έργων ΣΔΙΤ.

Παραδοσιακή προμήθεια



Έργο ΣΔΙΤ



Σχήμα 1: Διαφορές στις διαδικασίες δημοπράτησης με την εισαγωγή των ΣΔΙΤ

1.9 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ – ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ Σ.Δ.Ι.Τ

Πλεονεκτήματα εφαρμογής των ΣΔΙΤ

1. Δυνατότητα χρηματοδότησης με ιδιωτικά κεφαλαία, Δημοσίων έργων και υπηρεσιών
2. Ταχύτερη υλοποίηση των υποδομών και υπηρεσιών αυτών.
3. Ποιοτικότερες υποδομές με μεγαλύτερη λειτουργικότητα σε όλη τη διάρκεια της ζωής τους (Ανάληψη από τους ιδιώτες της ευθύνης για την συντήρηση των έργων)
4. Αποδοτικότερη και οικονομικότερη συντήρηση του καθώς και την νωρίτερα παράδοσή του
5. Μείωση του κόστους Κατασκευής και Διαχείρισης των έργων.
6. Χρήση Ιδιωτικών μέσων σε τομείς που το Δημόσιο αδυνατεί:
7. Η έλλειψη στελεχών με τεχνογνωσία και ειδίκευση στην εφαρμογή σύγχρονων τεχνικοοικονομικών μεθόδων και εργαλείων διαχείρισης.
8. Η απουσία αποτελεσματικού κεντρικού ελέγχου, συντονισμού και αποτελεσματικής διαχείρισης ανθρωπίνων πόρων.
9. Η έλλειψη της απαραίτητης ευαισθησίας και εκπαίδευσης στην ορθολογική χρήση διατιθέμενων ενεργειακών πόρων
10. Οικονομικότερη κατασκευή για το Δημόσιο.
 - i. Ο τρόπος πληρωμής του Ιδιώτη αμέσως μετά την λειτουργία και όχι κατά την διάρκεια της κατασκευής του ή παραλαβής του, παρέχει τη δυνατότητα τμηματικού καταμερισμού του κόστους κατασκευής των υποδομών σε μελλοντικούς προϋπολογισμούς του Δημοσίου Φορέα.
11. Βελτίωση του επενδυτικού κλίματος
 - i. Οι φορείς αναπτύσσουν καινοτομίες και νέες δημιουργικές δραστηριότητες με προβλέψιμα έσοδα και οικονομική σταθερότητα.

12. Έγκαιρη και πλήρης ενημέρωση των αρμοδίων κάθε φορά Υπουργών για τα εγκεκριμένα έργα ΣΔΙΤ, που έχει σαν αποτέλεσμα την ταχεία επίλυση τυχόν προβλημάτων
13. Διευκόλυνση διαδικασιών ανάθεσης της σύμβασης ΣΔΙΤ λόγω του συντονισμού που παρέχει η Διυπουργική Επιτροπή αλλά και της υποστήριξης της Ειδικής Γραμματείας
14. Ευελιξία και σαφήνεια νομικού πλαισίου

Μειονεκτήματα εφαρμογής των ΣΔΙΤ

1. Μετατροπή Κατεχοχών Δημοσίων Αγαθών σε Ιδιωτικά.
 - i. Μέσω της αρχής του αποκλεισμού από την χρήση ενός έργου ΣΔΙΤ, η οποία επιτυγχάνεται δια της επιβολής ενός αντιτίμου-πολλές φορές απαγορευτικού για κάποιες ασθενέστερες οικονομικά κοινωνικές ομάδες.
2. Μη εξυπηρέτηση του Δημοσίου Συμφέροντος.
 - i. Η σύμβαση για την εκμετάλλευση έργων ΣΔΙΤ από Ιδιωτικούς Φορείς, είναι δυνατόν να εμπεριέχει σε κάποιες περιπτώσεις τέτοιους όρους και διαδικασίες που να μην διασφαλίζουν την εξυπηρέτηση του Δημοσίου Συμφέροντος, αλλά την αύξηση του κέρδους του Ιδιώτη.
3. Μονοπωλιακές συμπεριφορές.
 - i. Η δυνατότητα του Ιδιωτικού Φορέα να αυξάνει την τιμή της προσφερόμενης υπηρεσίας ή προϊόντος κατά το δοκούν.
4. Υποκατάσταση και ιδιωτικοποίηση Προγράμματος Δημ. Επενδύσεων.
5. Αλλοίωση Προϋπολογισμού μέσω μετάθεσης τρεχουσών δαπανών.
6. Παραχώρηση Νευραλγικών Υποδομών.
7. Παράδοση Δημοσίων Υπηρεσιών στην εκμετάλλευση τους από ιδιωτικά κερδοσκοπικά συμφέροντα.
8. Διαχείριση και Διοίκηση των Υπηρεσιών από ιδιώτες.

9. Παραχώρηση ουσιαστών λειτουργιών Στην Παιδεία παραχώρηση γνώσης εκτός από υπηρεσίες κυλικείου, κτιρίου.
10. Εξωτερικές οικονομίες κλίμακας
11. Ο ιδιωτικός Φορέας κατά κανόνα ενδιαφέρεται λιγότερο για τις εξωτερικές επιβαρύνσεις που τυχόν προκύψουν, κατά την φάση της κατασκευής καθώς επίσης και τη φάση της λειτουργίας του έργου, αφού κατά κανόνα ενδιαφέρεται για την μεγιστοποίηση του κέρδους.
12. Χειρότερης ποιότητας Υπηρεσίες
13. Η προσπάθεια της μείωσης του κόστους λειτουργίας ενός έργου, μπορεί να οδηγήσει σε υποβάθμιση της της παρεχόμενης ποιότητας.

1.10 ΠΟΙΑ Η ΦΙΛΟΣΟΦΙΑ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΔΙΤ

Οι ΣΔΙΤ αποτελούν συμβατικές σχέσεις μακράς διάρκειας, οι οποίες συνάπτονται μεταξύ ενός Δημόσιου και ενός Ιδιωτικού Φορέα για την εκτέλεση έργων και / ή την παροχή υπηρεσιών. Με βάση τη σύμβαση που συνάπτεται, ο Ιδιωτικός Φορέας υποχρεούται να χρηματοδοτήσει την επένδυση, ενώ αναλαμβάνει και σημαντική ευθύνη για το σχεδιασμό του έργου. Η Αναθέτουσα Αρχή καθορίζει τις απαιτήσεις της με βάση λειτουργικές προδιαγραφές και εγκρίνει τον αναλυτικό σχεδιασμό του έργου. Ο Ιδιωτικός Φορέας αμείβεται κατά τη διάρκεια της φάσης της λειτουργίας του έργου, χρεώνοντας σε ετήσια βάση είτε την Αναθέτουσα Αρχή, είτε απευθείας τους χρήστες, είτε, σε ορισμένες περιπτώσεις, και τους δύο.

Ουσιαστικά, επομένως, μέσα από τις Συμπράξεις δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα, ο ρόλος του δημοσίου Τομέα αλλάζει, και συγκεκριμένα εξειδικεύεται στην παρακολούθηση και τον έλεγχο της σωστής τήρησης των προδιαγραφών απόδοσης που θέτει στον Ιδιώτη της σύμβασης ΣΔΙΤ. Η λογική που διατρέχει τις ΣΔΙΤ είναι η παροχή βελτιωμένων ποιοτικά και αποδοτικότερων οικονομικά υπηρεσιών στο κοινό, με τη συνδυασμένη αξιοποίηση των πόρων και των δεξιοτήτων του δημοσίου και του Ιδιωτικού τομέα.

Μέσω των ΣΔΙΤ είναι δυνατόν να παραδίδονται περισσότερα έργα ή υπηρεσίες, σύμφωνα με προδιαγεγραμμένες προδιαγραφές ποιότητας, σε συντομότερο χρονικό διάστημα και αυτό γιατί οι ΣΔΙΤ μετατρέπουν τις ογκώδεις αρχικές κεφαλαιουχικές δαπάνες σε τακτικές πληρωμές υπηρεσιών είτε από τους τελικούς χρήστες είτε από το δημόσιο Φορέα στη βάση μακροχρόνιων συμβάσεων, επιτρέποντας έτσι στο δημόσιο τομέα να χρηματοδοτεί έργα ή υπηρεσίες πέρα των διαθέσιμων πεπερασμένων πόρων

του. Από λογιστική άποψη, η Αναθέτουσα Αρχή δεν αναλαμβάνει δανειακές υποχρεώσεις για την αγορά ενός περιουσιακού στοιχείου και έτσι η συναλλαγή 10 δεν εμφανίζεται στο σκέλος του παθητικού στον ισολογισμό του δημοσίου τομέα. Δεδομένου ότι η συμβατική δέσμευση του δημοσίου τομέα να αγοράζει υπηρεσίες από τον ιδιωτικό για αρκετές δεκαετίες μετά την ολοκλήρωση ενός έργου έχει σημαντικές συνέπειες τόσο για τις δανειακές ανάγκες του δημοσίου τομέα, όσο και για τον έλεγχο των μελλοντικών δημοσίων δαπανών, είναι απαραίτητο το δημόσιο να τις παρακολουθεί προσεκτικά ώστε να διασφαλίζεται η αποπληρωμή του έργου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΟΙ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΣΕ ΕΥΡΩΠΗ- ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ-ΕΛΛΑΔΑ

2.1 ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

2.1.1 Η ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΡΓΩΝ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ Ε.Ε

Οι ΣΔΙΤ αποτελούν μέθοδο κατασκευής υποδομών και παροχής δημόσιων υπηρεσιών με συνεχώς διευρυνόμενη εφαρμογή στην Ευρωπαϊκή αγορά. Έχουν χρησιμοποιηθεί τουλάχιστον σε 16 χώρες της Ευρώπης: Γερμανία, Μεγάλη Βρετανία, Γαλλία, Ισπανία, Ολλανδία, Ιρλανδία, Πορτογαλία, Αυστρία, Τσεχία, Πολωνία, Ουγγαρία, Βουλγαρία, ΠΓΔΜ κλπ Σε τομείς, όπως: Μεταφορές., Υγεία, Δημόσια Ασφάλεια, Διαχείριση Αποβλήτων, Διαχείριση Υδάτινων Πόρων, ΤΠΕ .

Τα έργα που υλοποιούνται μέσω ΣΔΙΤ, έχουν ιδιαίτερη απήχηση στο σύνολο του Ευρωπαϊκού χώρου, ως σημαντικό αναπτυξιακό εργαλείο, γι' αυτό η Ε.Ε. έχει κάνει αρκετές προσπάθειες να βοηθήσει στον καθορισμό των ΣΔΙΤ και δώσει τις σωστές κατευθύνσεις ώστε να είναι σύμφωνα την κοινοτική λογική. Η χώρα που επί 20 έτη έχει εφαρμόσει με αρκετή επιτυχία την συνεργασία με ιδιωτικά κεφάλαια είναι η Μεγάλη Βρετανία. Αν και η Ε.Ε. δεν συνηγορεί στην χρήση κάποιας συγκεκριμένης μεθόδου υλοποίησης, παρ' όλα αυτά η ουσιαστική χρήση για επενδύσεις στην υποδομή της Ένωσης απαιτεί την χαλιναγώγηση όλων των βιώσιμων επενδυτικών μεθόδων και άρα είναι απαραίτητη.

Το 2003 η Επιτροπή μέσω της Γενικής Διεύθυνσης Περιφερειακής Πολιτικής εξέδωσε τις "Κατευθυντήριες Οδηγίες για πετυχημένα ΣΔΙΤ", ένα εργαλείο-οδηγό το οποίο δεν παρέχει πλήρη μεθοδολογία και δεν καθορίζει την πολιτική, αλλά παρέχει κατευθύνσεις μέσω ενός συνόλου κρίσιμων σημείων που επηρεάζουν την εξέλιξη πετυχημένων έργων/σχεδίων ΣΔΙΤ.

Οι κατευθυντήριες οδηγίες εστιάζονται σε 4 σημαντικά θέματα:

- Εξασφάλιση ανοιχτής πρόσβασης στην αγορά και δίκαιος διαγωνισμός
- Προστασία δημοσίου συμφέροντος και μεγιστοποίηση προστιθέμενης αξίας στους πολίτες
- Καθορισμός του βέλτιστου επιπέδου επιχορήγησης της χρηματοδότησης τόσο για την υλοποίηση ενός βιώσιμου και σταθερού έργου όσο και για την αποφυγή όποιας πιθανότητας απρόσμενων κερδών ή απωλειών από επιχορηγήσεις.
- Εκτίμηση του πιο αποτελεσματικού τύπου ΣΔΙΤ για συγκεκριμένο έργο με τις ανάλογες παραμέτρους: ισορροπημένη κατανομή κινδύνων, κατάλληλη διάρκεια, καθορισμός ευθυνών σε διαφορετικά ρυθμιστικά πλαίσια. Η Ε.Ε. εκδηλώνει ιδιαίτερο ενδιαφέρον στα ΣΔΙΤ τόσο μέσω του πλαισίου των επιχορηγήσεων (η οποία η ίδια παρέχει), όσο και ως φορέας των πόρων Συνοχής και Κατασκευών και επίσης ως φορέας της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Αναδόμησης και Ανάπτυξης.

2.1.2 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Η αγορά συμβάσεων έργων ΣΔΙΤ στην υπόλοιπη Ευρώπη παρουσιάζει σταθερή ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια. Από το 2001 και εφεξής συνολικά στην υπόλοιπη Ευρώπη υπεγράφησαν συμβάσεις έργων ΣΔΙΤ συνολικής αξίας 37 δις ΕΥΡΩ, ενώ την ίδια περίοδο στο Ηνωμένο Βασίλειο και μόνο υπεγράφησαν συμβάσεις έργων ΣΔΙΤ συνολικής αξίας 61 δις ΕΥΡΩ.

Η αθροιστική αξία των συμβάσεων έργων ΣΔΙΤ που έχουν υπογραφεί ως το τέλος 2008 είναι υψηλότερη στην Ισπανία και τη Γαλλία (4,1 δις ΕΥΡΩ ανά χώρα ενώ ακολουθεί η Ιταλία με 3,6 δις ΕΥΡΩ και η Ιρλανδία με 3,3 δις ΕΥΡΩ. Τα μεγαλύτερα έργα ΣΔΙΤ αφορούν στις υποδομές μεταφορών και κυρίως στο οδικό δίκτυο ενώ έπονται έργα εκσυγχρονισμού σιδηροδρόμων, κατασκευής τούνελ κλπ.

Πίνακας με συνολική αξία έργων ΣΔΙΤ ανά Ευρωπαϊκή χώρα περιόδου 2001-2008 σε εκ ΕΥΡΩ.

							Υπογραφεισες συμβάσεις έργων ΣΔΙΤ 2001-2008
Χώρα	2001- 2004	2005	2006	2007	2008	Σύνολο	
Ισπανία	1000	1154	1664	309	---	4127	38
Γαλλία	---	1788	735	329	1241	4093	34
Ιταλία	890	2179	439	55	---	3563	20
Ιρλανδία	720	121	623	1489	300	3253	19
Ελλάδα	---	798	1600	3885	1000	2398	8
Γερμανία	440	830	177	465	117	2029	40
Βέλγιο	1300	480	---	300	680	1780	6
Ολλανδία	1302	---	431	---	1020	1733	9
Πολωνία	1520	---	---	---	---	1520	2
Αυστρία	49	---	850	---	---	899	6
Φινλανδία	---	700	---	---	---	700	1
Βουλγαρία	---	366	288	366	---	654	6
Ουγγαρία	---	---	38	15	500	556	11
Κύπρος	---	500	---	---	---	500	1
Πορτογαλία	278	---	32	140	---	450	7
Άλλες χώρες	485	2	490	---	---	977	7
ΣΥΝΟΛΟ (εκτός Ην.Βασιλεί ου)	7.987	8.918	7.367	7.353	4.958	36.583	215
Ην. Βασίλειο	21.849	6.237	14.111	10.698	8.236	61.131	536

Επιπρόσθετα των 215 συμβάσεων έργων ΣΔΙΤ που υπεγράφησαν στην υπόλοιπη (εκτός Ην.Βασιλείου) Ευρώπη έως το 2008, η εταιρεία DLA Piper εκτιμά ότι θα πρέπει να υπολογισθούν και άλλα έργα που έχουν προκηρυχθεί από τις αρχές του 2007 συνολικής αξίας 68 δις ΕΥΡΩ, με αποτέλεσμα να σημειωθεί αυξητική πορεία των έργων ΣΔΙΤ, τα οποία είτε έχουν προκηρυχθεί είτε ευρίσκονται στη διαδικασία χρηματοδότησης. Μετά την Ιταλία, η Γερμανία και η Ελλάδα από το 2007 και εφεξής παραμένουν οι χώρες με τα περισσότερα έργα ΣΔΙΤ (σε διαδικασία προκήρυξης) συνολικής αξίας 9,5 δις ΕΥΡΩ και 6,3 δις ΕΥΡΩ αντίστοιχα.

2.2 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΔΙΤ ΣΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

Στα μέσα της δεκαετίας του 90 άρχισαν να υλοποιούνται έργα με την εφαρμογή για πρώτη φορά της πρωτοβουλίας ιδιωτικής χρηματοδότησης (Private Finance Initiative), με επιτυχία αλλά και με σημαντικές δυσκολίες π.χ στο τομέα του σχεδιασμού των συμβάσεων, έλλειψη εμπειρίας από την πλευρά του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα στη διαχείριση τόσο πολύπλοκων έργων κτλ. Το 2000 το δημόσιο έχει συσσωρεύσει πια σημαντική εμπειρία στην διαχείριση έργων με την μορφή των Συμπράξεων (ΣΔΙΤ) και προχωρεί στην θεσμοθέτηση των ΣΔΙΤ δίνοντας μια πιο ευρεία διάσταση στον όρο αφού περιλαμβάνει εκτός από το (Private Finance Initiate), τις συμφωνίες παραχώρησης (Concession agreements) και τις κοινοπραξίες (Joint Ventures). Εφαρμόζεται βήμα προς βήμα η προσέγγιση στην σύναψη των συμβάσεων και στην εκτέλεση των έργων. Ιδρύεται το Partnership UK, ένα ΣΔΙΤ με συμβουλευτικό ρόλο που σε συνεργασία με το National Audit Office είναι υπεύθυνα για τον σχεδιασμό και τον έλεγχο των έργων ΣΔΙΤ στη Μεγάλη Βρετανία.

Κατά το 2008 υπεγράφησαν 34 συμβάσεις έργων ΣΔΙΤ, περίπου το ήμισυ των αντιστοίχων συμβάσεων που είχαν υπογραφεί τη διετία 2005-2007. Η συνολική αξία όμως των συμβάσεων έργων για το 2008 ήταν περίπου 6,5 δις Λίρες, μείωση κατά 11% ως προς την συνολική αξία συμβάσεων έργων για το 2007 (7,3 δις Λίρες).

Σημαντικότερη σύμβαση έργου ήταν η αφορώσα στην κατασκευή αεροσκαφών τάνκερς, σύμβαση η οποία κατατάσσεται ως τρίτη σε σπουδαιότητα και αξία μετά το μετρό του Λονδίνου και το Eurotunnel. Άλλες συμβάσεις έργων για το 2008 περιελάμβαναν έργα ανέγερσης σχολείων στο Κεντ, αναζωογόνησης περιοχής Croydon του Λονδίνου και ένα ευρύ πρόγραμμα εκπαίδευσης στη Βρετανική Πολεμική Αεροπορία.

Μέχρι το τέλος του 2008, είχαν υπογραφεί στο Ηνωμένο Βασίλειο από το 1995 και εντεύθεν 935 έργα ΣΔΙΤ συνολικής αξίας 66 δις Λιρών. Κατά τη δεκαετία 1995-2005 ετησίως υπεγράφοντο συμβάσεις έργων ΣΔΙΤ συνολικής αξίας κατ' έτος μεταξύ 2 δις και 5 δις Λιρών. Κατά την περίοδο 2005-2008 η ετήσια συνολική αξία των έργων ΣΔΙΤ ήταν υψηλότερη από την αρχική περίοδο, παρά το γεγονός ότι από το 2006 και εντεύθεν παρατηρείται σχετική κάμψη της ετήσιας συνολικής αξίας των έργων (9,6 δις Λίρες το 2006). Μεταξύ του 2002 και του 2007, παρατηρείται σταθερότητα στο μέσο όρο των συμφωνηθέντων έργων ΣΔΙΤ (περίπου 60 κατ' έτος, με εξαίρεση το 2004 που είχαν υπογραφεί 99 συμβάσεις έργων ΣΔΙΤ, κυρίως στο τομέα της υγείας).

Η αξία κατ' έργον ΣΔΙΤ έχει σημειώσει άυξηση κατά μέσο όρο για να προσεγγίσει το 2008 τα 192 εκ Λίρες. Από το 1996 έως το 2005 η ετήσια κατά μέσο όρο αξία έργου ΣΔΙΤ υπολογίζεται μεταξύ 30 εκ και 70 εκ Λιρών. Από το 2006 και εντεύθεν η αξία έργου ΣΔΙΤ κατά μέσο όρο ανέρχεται σε 100 εκ Λίρες. Συνολικά, από το 1996 οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα στο Ηνωμένο Βασίλειο αποτιμώνται στο 10-15% των επενδύσεων κεφαλαίου του δημόσιου τομέα στη χώρα.

Έργα ΣΔΙΤ κατά τομέα.

Οι κυριότεροι τομείς συμβάσεων έργων ΣΔΙΤ το 2008 στο Ηνωμένο Βασίλειο ήταν οι τομείς της άμυνας, της εκπαίδευσης και της υγείας, τάση η οποία παρατηρείται από το 2004 και εφεξής, με συμβάσεις έργων ΣΔΙΤ συνολικής αξίας στους τομείς της άμυνας και της υγείας περίπου 8 δις Λίρες και στο τομέα της

εκπαίδευσης 6 δις Λίρες. Στο τομέα των μεταφορών δεν υπήρξαν συμβάσεις έργων ΣΔΙΤ το 2008, για πρώτη φορά από το 1994.

Πίνακας έργων ΣΔΙΤ στο Ην. Βασίλειο κατά τομέα και ετήσια αξία (2003-2008) σε εκ Λίρες.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Άμυνα	925	900	654	2674	1000	3291
Εκπαίδευση	373	456	749	1495	1514	1613
Υγεία	667	2628	998	3010	1706	520
Τοπική αυτοδιοίκηση, Στέγαση	491	62	406	422	570	450
Σκωτία	209	173	377	1003	1106	395
Βόρεια Ιρλανδία	105	60	18	390	382	125
Γεωργία (Υπουργείο Γεωργίας)	145	35	---	421	175	98
Υπουργείο Εσωτερικών	138	74	38	---	46	14

Ουαλία	---	82	---	42	17	10
Μεταφορές	351	735	1021	150	727	---
Άλλα	57	40	---	---	75	27
ΣΥΝΟΛΟ	3.461	5.245	4.261	9.607	7.318	6.543

Ο τομέας των μεταφορών, παραμένει ο σημαντικότερος τομέας υλοποίησης συμβάσεων έργων ΣΔΙΤ στη χώρα καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 1987-2008 με αναλογία 25,2%. Ακολουθούν ο τομέας της υγείας με 21,9% και της εκπαίδευσης με 17,2% με τον τομέα της άμυνας στο 14,1%, στέγασης στο 9,8%, επικοινωνιών στο 4,1% και τοπικής αυτοδιοίκησης στο 1,4%.

2.3 ΤΑ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

2.3.1 Η ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΤΟΥ Ν. 3389/2005 ΤΙΣ Σ.Δ.Ι.Τ.

Με το Νόμο 3389/2005 εισάγεται το νομοθετικό πλαίσιο για τις Συμπράξεις Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.) στην Ελλάδα. Το νομοθετικό αυτό πλαίσιο έχει σκοπό να προωθήσει και να ενθαρρύνει την εκτέλεση έργων και την παροχή υπηρεσιών μέσω των Σ.Δ.Ι.Τ., λαμβάνοντας υπόψη την εμπειρία που υπήρχε από την εκτέλεση έργων με το σύστημα της Παραχώρησης Εκμετάλλευσης (όπως τα έργα της Αττικής Οδού ή της ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου), αλλά και τις σημαντικές προσπάθειες των τελευταίων χρόνων να υλοποιηθούν έργα με Ιδιωτική Χρηματοδότηση. Αρκετά από αυτά τα έργα οδηγήθηκαν σε αποτυχία λόγω διάφορων παραγόντων, όπως η ελλιπής προετοιμασία της αναθέτουσας αρχής, η ανεπαρκής αιτιολόγηση ή η υπεραισιόδοξη εκτίμηση της βιωσιμότητάς τους.

Ο Ν. 3389/2005 εισάγει για πρώτη φορά ένα σταθερό νομικό πλαίσιο και αποσκοπεί στην άρση των παραπάνω προβλημάτων και στη δημιουργία εμπιστοσύνης στην αγορά. Ειδικότερα με το συγκεκριμένο νόμο, ορίζονται οι Δημόσιοι Φορείς (Υπουργεία, Ο.Τ.Α., Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ.) που μπορούν να συνάπτουν Συμβάσεις Σύμπραξης με Ιδιωτικούς Φορείς σε τομείς ή δραστηριότητές τους. Προβλέπεται ότι οι Ιδιωτικοί Φορείς αναλαμβάνουν ουσιώδες μέρος των κινδύνων που συνδέονται με το ρίσκο της χρηματοδότησης, της διαθεσιμότητας και της κατασκευής των αναγκαίων υποδομών ή την παροχή της υπηρεσίας έναντι ανταλλάγματος, που καταβάλλεται εφάπαξ ή τμηματικά από τους Δημόσιους Φορείς ή τους τελικούς χρήστες των υπηρεσιών. Η χρηματοδότηση εν μέρει ή εξ' ολοκλήρου της υλοποίησης των υποδομών και της παροχής των υπηρεσιών γίνεται με κεφάλαια και πόρους που εξασφαλίζουν οι Ιδιωτικοί Φορείς.

Ο Νόμος 3398/2005 παρέχει κίνητρα τόσο στους Δημόσιους Φορείς όσο και στους Ιδιωτικούς, ώστε να επιλέγουν τη μέθοδο των Σ.Δ.Ι.Τ. για την εκτέλεση των έργων ή την παροχή των υπηρεσιών, απλοποιώντας τις σχετικές διαδικασίες. Προσδιορίζει το ελάχιστο περιεχόμενο των Συμβάσεων Σύμπραξης με σαφή και αναλυτική περιγραφή των δικαιωμάτων και των

υποχρεώσεων των αντισυμβαλλόμενων σε σχέση με το αντικείμενό τους. Πιο συγκεκριμένα, ρυθμίζονται θέματα χρηματοδότησης και συμμετοχής των Δημόσιων Φορέων στη Σύμπραξη διαδικασιών είσπραξης συμβατικών ανταλλαγμάτων, έκδοσης αδειών, προστασία του περιβάλλοντος, αντιμετώπισης περιπτώσεων αρχαιολογικών ευρημάτων, απαλλοτριώσεων, εμπλοκής Δημοσίων Υπηρεσιών και Δ.Ε.Κ.Ο.

Επιπλέον, ορίζονται με σαφήνεια τα νομικά θέματα που διέπουν αυτές τις Συμπράξεις, όπως είναι η εκχώρηση απαιτήσεων, το κύρος των εμπράγματων ασφαλειών, οι εταιρικοί μετασχηματισμοί, τα φορολογικά ζητήματα και η επίλυση διαφορών (διαιτησία).

Περαιτέρω, με το Ν. 3389/2005 δημιουργούνται *δύο διοικητικά όργανα με σκοπό την υποστήριξη του Δημοσίου Τομέα για την καλύτερη προετοιμασία και διαχείριση των έργων Σ.Δ.Ι.Τ.:*

Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ

Η Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΕΓΣΔΙΤ) συνεστήθη στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών με την ψήφιση του Νόμου 3389/2005. Η σύσταση της ΕΓΣΔΙΤ ακολουθεί τα πρότυπα αντίστοιχων μονάδων που λειτουργούν σε άλλα κράτη - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την προώθηση και εφαρμογή του θεσμού των Συμπράξεων. Σκοπός της ΕΓΣΔΙΤ είναι η επικουρία της Διυπουργικής Επιτροπής ΣΔΙΤ και των Δημοσίων Φορέων, ενώ *το έργο της συνιστάται σε*

- Εντοπισμό των έργων ή υπηρεσιών που μπορούν να εκτελεσθούν ή να παρασχεθούν μέσω Συμπράξεων και να υπαχθούν στις διατάξεις του Ν. 3389/2005,
- Αξιολόγηση των προτάσεων που υποβάλλουν οι Δημόσιοι Φορείς και προώθησή τους προς έγκριση στη Διυπουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ,
- Εν γένει προώθηση της εκτέλεσης έργων ή της παροχής υπηρεσιών μέσω του θεσμού των Συμπράξεων με τη διάχυση τεχνογνωσίας σε όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς,
- Διευκόλυνση και υποστήριξη των Δημοσίων Φορέων στο πλαίσιο των Διαδικασιών Ανάθεσης που προβλέπονται στο Ν. 3389/2005 για την επιλογή των Ιδιωτικών Φορέων,

- Παρακολούθηση της υλοποίησης των Συμβάσεων Σύμπραξης.

Αίτηση προς την Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ

Οι Δημόσιοι Φορείς που σκοπεύουν να προχωρήσουν σε μία ΣΔΙΤ σύμφωνα με το Ν. 3389/2005, πρέπει να υποβάλλουν σχετική πρόταση προς την Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ, η οποία θα συνοδεύεται από τα απαραίτητα στοιχεία που θα τεκμηριώνουν τη σκοπιμότητα υλοποίησής της.

Η πρόταση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει:

- Αναλυτική περιγραφή του έργου που αποτελεί το αντικείμενο της Σύμπραξης και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του
- Ενδεικτικό προϋπολογισμό
- Κόστος λειτουργίας και συντήρησης Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης
- Προτεινόμενη μορφή σύμπραξης (είσπραξη τελών από χρήστες ή Δημόσιο, χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου κλπ)
- Έλεγχο οικονομικής αποδοτικότητας (value for money) που θα αιτιολογεί την επιλογή της σύμπραξης σε σχέση με την υλοποίηση του έργου με δημόσια χρηματοδότηση.
- Άλλα θέματα που μπορεί να επηρεάζουν σημαντικά την υλοποίηση του έργου, όπως, νομικά, περιβαλλοντικά κλπ.

Τα στοιχεία αυτά θα πρέπει να δίνουν μια αξιόπιστη εικόνα του έργου και της απαιτούμενης χρηματοδότησης για τη συνολική διάρκεια ζωής του. Για αυτό απαιτείται λεπτομερής χρηματοοικονομική ανάλυση, ιδιαίτερα στην περίπτωση των ανταποδοτικών έργων, όπου πρέπει να συνεκτιμηθούν και οι κίνδυνοι ζήτησης και προβλεπόμενων εσόδων.

Η Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ μελετά την πρόταση του Δημοσίου Φορέα και αξιολογεί κατά πόσο αυτή μπορεί να υλοποιηθεί ως Σύμπραξη και να υπαχθεί στις διατάξεις Ν. 3389/2005. Σε περίπτωση που η πρόταση αξιολογείται θετικά, όπως αρχικά είχε κατατεθεί ή όπως τελικά διαμορφώθηκε κατόπιν αναγκαίων τροποποιήσεων, η Ειδική Γραμματεία την περιλαμβάνει στον «Κατάλογο Προτεινόμενων Συμπράξεων», γνωστοποιεί την απόφασή της στο Δημόσιο Φορέα και τον καλεί εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο μηνών να

καταθέσει στη Διυπουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ «Αίτηση Υπαγωγής» της συγκεκριμένης Σύμπραξης στο Ν. 3389/2005.

Απόφαση Διυπουργικής Επιτροπής ΣΔΙΤ

Εφόσον ο Δημόσιος Φορέας υποβάλλει «Αίτηση Υπαγωγής», ο πρόεδρος της ΔΕΣΔΙΤ, Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών, συμπεριλαμβάνει τη συζήτηση της αίτησης αυτής στην ημερήσια διάταξη της επομένης συνεδρίασης της ΔΕΣΔΙΤ και προσκαλεί τα τακτικά μέλη αυτής και τον κατά περίπτωση αρμόδιο Υπουργό, ο οποίος συμμετέχει ως έκτακτο μέλος.

Κατά τη συνεδρίαση της ΔΕΣΔΙΤ, παρουσιάζεται Συνοπτική Αιτιολογική Έκθεση που έχει συντάξει η ΕΓΣΔΙΤ ως εισήγηση προς τη ΔΕΣΔΙΤ και η οποία περιλαμβάνει όλες τις πληροφορίες σχετικά με τη Σύμπραξη. Στη συνέχεια, η ΔΕΣΔΙΤ εκδίδει απόφαση («Απόφαση Υπαγωγής») με την οποία εγκρίνει ή απορρίπτει την «Αίτηση Υπαγωγής». Μετά την έκδοση της «Απόφασης Υπαγωγής», η ΕΓΣΔΙΤ αναλαμβάνει το συντονισμό των διαδικασιών ανάθεσης που ορίζονται στο Ν. 3389/2005, για την επιλογή του Ιδιωτικού Φορέα που θα συμμετάσχει στη Σύμπραξη.

Διαδικασία Ανάθεσης

Στις διαδικασίες ανάθεσης και στις σχέσεις του Δημόσιου Φορέα που ενεργεί ως Αναθέτουσα Αρχή με τους Υποψηφίους, εφαρμόζονται οι γενικές αρχές της ευρωπαϊκής και εθνικής νομοθεσίας (ίσης μεταχείρισης, διαφάνειας, προστασίας του δημόσιου συμφέροντος, κλπ). Η ανάθεση γίνεται μετά από δημόσιο διαγωνισμό με ανοικτή ή κλειστή διαδικασία. Υπό ορισμένους όρους, που προβλέπονται στον νόμο, μπορεί να εφαρμοστεί και η διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου ή η διαδικασία διαπραγμάτευσης. Η ανάθεση των Συμβάσεων ΣΔΙΤ γίνεται με κριτήριο είτε την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, είτε τη χαμηλότερη τιμή. Τα ελάχιστα προσόντα και ικανότητες των Υποψηφίων που συμμετέχουν στη διαδικασία ανάθεσης ορίζονται στην Προκήρυξη του Διαγωνισμού.

2.3.2 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΥΠΑΓΩΓΗΣ ΕΝΟΣ ΕΡΓΟΥ ΣΤΟΝ ΝΟΜΟ 3389/2005

Στις διατάξεις του Ν. 3389/2005 δεν έχουν συμπεριληφθεί όλες οι δυνατές μορφές Σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα που εφαρμόζονται διεθνώς, καθώς στόχος του νόμου αυτού είναι η δημιουργία ενός απλού και σαφούς πλαισίου που θα βοηθήσει στην ανάπτυξη των Σ.Δ.Ι.Τ. στην Ελλάδα. Δεδομένης της μοναδικότητας και ιδιαιτερότητας κάθε έργου Σ.Δ.Ι.Τ., η ενιαία αντιμετώπισή τους θα δημιουργούσε περισσότερα προβλήματα από όσα ο Ν. 3389/2005 έρχεται να επιλύσει. Δεν θα ήταν εφικτό, άλλωστε, σε ένα νόμο να προδιαγραφούν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά ορισμένων μόνο κατηγοριών έργων ή υπηρεσιών.

Για την υπαγωγή μιας σύμπραξης στις διατάξεις του Ν. 3389/2005 θα πρέπει να συντρέχουν οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- 1) Η Σύμπραξη να έχει ως αντικείμενο την εκτέλεση έργου ή την παροχή υπηρεσιών που ανήκει στην αρμοδιότητα του Δημόσιου Τομέα βάσει διάταξης Νόμου ή Σύμβασης ή του καταστατικού.
- 2) Να προβλέπεται ότι οι Ιδιωτικοί Φορείς αναλαμβάνουν ουσιώδες μέρος των κινδύνων που συνδέονται με το ρίσκο της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της διαθεσιμότητας ή της ζήτησης του αντικειμένου της Σύμπραξης και των συναφών κινδύνων.
- 3) Να προβλέπεται ότι η χρηματοδότηση της κατασκευής των έργων ή της παροχής των υπηρεσιών θα γίνει εν μέρει ή εξ ολοκλήρου με κεφάλαια και πόρους που εξασφαλίζουν οι Ιδιωτικοί Φορείς.
- 4) Το συνολικό συμβατικό κόστος της υλοποίησης του αντικειμένου της Σύμπραξης που έχει προϋπολογιστεί δεν υπερβαίνει το ποσό των 200.000.000 Ευρώ χωρίς συνυπολογισμό του αναλογούντος Φόρου Προστιθέμενης Αξίας.

Οι παραπάνω προϋποθέσεις πρέπει να συντρέχουν αθροιστικά. Ωστόσο, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, μπορούν να υπαχθούν Συμπράξεις στις διατάξεις του Ν. 3389/2005 χωρίς να συντρέχουν μία ή και περισσότερες από τις παραπάνω προϋποθέσεις. Για αυτή την υπαγωγή όμως, απαιτείται ομόφωνη απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ).

Οι δραστηριότητες που ανήκουν, σύμφωνα με το Σύνταγμα, άμεσα και αποκλειστικά στο Κράτος που επιβάλλονται από τα αρμόδια δικαστήρια και κυρίως η εθνική άμυνα, η αστυνόμευση, η απονομή της δικαιοσύνης και η εκτέλεση των ποινών, δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο Σύμπραξης. Στο πεδίο εφαρμογής του Νόμου δεν εμπίπτουν οι Συμπράξεις στις οποίες συμμετέχουν Δημόσιοι Φορείς, στην Εταιρεία Ειδικού Σκοπού που συμβάλλεται με το Δημόσιο.

2.3.3 ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΡΓΩΝ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ-ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΥΤΩΝ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ

1. Ο αερολιμένας ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ,
2. Ο αυτοκινητόδρομος ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ,
3. Η γέφυρα ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ,
4. Οι χώροι στάθμευσης ΑΘΗΝΑΪΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ και
5. Οι χώροι στάθμευσης του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.)

Οι συμβάσεις των ανωτέρω παραχωρήσεων κυρώθηκαν με νόμο από τη Βουλή και υλοποιήθηκαν με τη μέθοδο Build / Operate / Transfer (B.O.T.), ενώ η περίπτωση του Αεροδρομίου είναι συγχρόνως και κοινή επιχειρηματική δραστηριότητα (joint venture).

Οι **πηγές χρηματοδότησης**, όπως διαμορφώθηκαν στα παραπάνω έργα, διακρίνονται σε *δύο κύριες κατηγορίες*:

A) Επιχορήγηση (χρηματοδοτική συμβολή) του Ελληνικού Δημοσίου, η οποία διακρίνεται περαιτέρω σε κοινοτική συμμετοχή και εθνική συμμετοχή.

B) Ιδιωτικά κεφάλαια, τα οποία περαιτέρω διακρίνονται σε δανειακά κεφάλαια και ίδια κεφάλαια.

Η **παρεχόμενη επιχορήγηση** εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου (κοινοτική και εθνική συμμετοχή) αποτελείτο από κονδύλια που προέρχονταν από διάφορα προγράμματα της ΕΕ και από την αντιστοιχούσα σε αυτά εθνική συμμετοχή. Αναλυτικότερα :

Η ΕΕ συμμετείχε στη χρηματοδότηση των μεγάλων έργων στα πλαίσια υλοποίησης της περιφερειακής διαρθρωτικής πολιτικής της. Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (Ε.Τ.Π.Α.) και το Ταμείο Συνοχής (Τ.Σ.) αποτελούσαν τούς βασικούς χρηματοδότες για την εξασφάλιση πόρων για τα

υπό εξέταση έργα. Το σύνολο των τριών μεγάλων έργων έτυχαν χρηματοδότησης από το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (Β' ΚΠΣ) ενώ δύο από αυτά (Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου και Αττική Οδός) εντάχθηκαν στο Γ' ΚΠΣ. Η κοινοτική συμμετοχή μέσω των προγραμμάτων που αναφέρθηκαν παραπάνω, δεν κάλυψε το σύνολο του κόστους του έργου και κατέστη αναγκαία η καταβολή εθνικής συμμετοχής, συνήθως σε αναλογία 2/3 και 1/3 αντίστοιχα. Η εθνική συμμετοχή χρηματοδοτήθηκε από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Τα **δανειακά κεφάλαια**, ανάλογα με το φορέα που τα παρείχε, *μπορούν να υπαχθούν στις ακόλουθες κατηγορίες:*

A) δάνεια ή πιστώσεις από εμπορικές τράπεζες,

B) δάνεια από εξειδικευμένους οργανισμούς (όπως π.χ. η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων)

Γ) κεφάλαια που κατέστησαν διαθέσιμα από την εγχώρια ή διεθνή κεφαλαιαγορά.

Σε όλα τα έργα που υλοποιήθηκαν μέσω παραχωρήσεων στην Ελλάδα, βασικό ρόλο στη χρηματοδότηση κατείχε η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕΠ). **Η συμμετοχή των εμπορικών τραπεζών περιορίστηκε συνήθως στην έκδοση εγγυητικών επιστολών προς την ΕΤΕΠ.** Μέσω των εγγυητικών αυτών επιστολών όμιλοι εμπορικών τραπεζών ανέλαβαν, κατά τη διάρκεια της περιόδου κατασκευής, τον κίνδυνο της μη δυνατότητας του αναδόχου (παραχωρησιούχου) να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του (κατασκευαστικός κίνδυνος).

Σε όλα τα έργα, οι εγγυήσεις των εμπορικών τραπεζών μετά την έναρξη της περιόδου λειτουργίας υποκαταστάθηκαν με κάποιας μορφής εξασφάλιση της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων από το Δημόσιο.

2.4 ΔΥΟ ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ (ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΝΖΕΛΟΣ)

2.4.1 ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ

Η Αττική Οδός είναι ένα πρωτοποριακό έργο που κατασκευάστηκε με τη μέθοδο της Σύμβασης Παραχώρησης και αποτελεί το μεγαλύτερο συγχρηματοδοτούμενο οδικό έργο της Ελλάδας και ένα από τα μεγαλύτερα της Ευρώπης. Ανήκει στην πρώτη γενιά των συγχρηματοδοτούμενων έργων που δημοπρατήθηκαν στην Ελλάδα τη δεκαετία του '90 και επί της ουσίας άνοιξε το δρόμο και έθεσε τις βάσεις για το μέλλον των επιτυχημένων συμβάσεων παραχώρησης, τόσο στην ελληνική επικράτεια όσο και στην ευρωπαϊκή.

Η Αττική Οδός είναι ένας από τους μεγαλύτερους περιφερειακούς δακτυλίους στην Ευρώπη. Πρόκειται για έναν αστικού - περιαστικού τύπου αυτοκινητόδρομο, με 3 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και μια λωρίδα έκτακτης ανάγκης. Στο μέσον της, σε ειδικά διαμορφωμένο χώρο, κινείται ο προαστιακός σιδηρόδρομος. Αποτελεί έργο υποδομής μοναδικό, ακόμα και για τα ευρωπαϊκά δεδομένα, αφού επί της ουσίας είναι ένας κλειστός αυτοκινητόδρομος με διόδια, μέσα σε μια μητροπολιτική πρωτεύουσα με έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Ο αυτοκινητόδρομος της Αττικής Οδού αποτελεί το συνδετικό κρίκο του οδικού άξονα ΠΑΘΕ (Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι) αφού συνδέει την Εθνική Οδό Αθηνών-Λαμίας με την Εθνική Οδό Αθηνών-Κορίνθου, παρακάμπτοντας το κέντρο της Αθήνας. Ως κλειστός αυτοκινητόδρομος, διαθέτει πλήρη έλεγχο των προσβάσεων και αποτελείται από δύο κάθετα διασταυρούμενα μεταξύ τους τμήματα:

Την Ελεύθερη Λεωφόρο Ελευσίνας-Σταυρού-Σπάτων (Ε.Λ.Ε-Σ-Σ), μήκους περίπου 52 χμ. και Τη Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού (Δ.Π.Λ.Υ), μήκους περίπου 13 χμ.

Βασικά Οφέλη του έργου

Τα οφέλη που προέκυψαν τόσο από την κατασκευή όσο και από τη λειτουργία της Αττικής Οδού είναι πολλά και σημαντικά. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι ο αυτοκινητόδρομος:

Δημιουργεί το βασικό κορμό διασύνδεσης όλων των μεταφορικών μέσων και υποδομών της Αττικής: οδικών, εναέριων, σταθερής τροχιάς (Μετρό, Τραμ, Σιδηρόδρομος, Προαστιακός κτλ) και λιμανιών.

Μειώνει σημαντικά τον κυκλοφοριακό φόρτο της πρωτεύουσας αφού υπολογίζεται ότι έχει απορροφήσει σημαντικό ποσοστό της συνολικής καθημερινής διαμπερούς κίνησης των οχημάτων στο Λεκανοπέδιο. Συντελεί στην ανάπτυξη και ολοκλήρωση του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού του νομού Αττικής. Βοηθά στη στρατηγική αναδιάρθρωση των δικτύων ενέργειας και τηλεπικοινωνιών. Συμβάλλει στην οικιστική και επιχειρηματική ανάπτυξη των απομακρυσμένων περιοχών του νομού.

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Δημόσιος Φορέας Υλοποίησης:

Το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων (Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ) και συγκεκριμένα η **ΕΥΔΕ-ΣΕΡΑ**, η οποία είναι η Ειδική Υπηρεσία του Υπουργείου ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. που άσκησε την επίβλεψη της κατασκευής του έργου και που παρακολουθεί τη λειτουργία του δρόμου για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου.

Εταιρίες - Μέλη που συμμετέχουν:

1. Ανάδοχος Παραχώρησης:

Η Α.Ε. με την επωνυμία: «Ανώνυμη Εταιρία Παραχώρησης Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας-Σταυρού-Α/Δ Σπάτων και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού» και με διακριτικό τίτλο: «**ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.**», είναι η εταιρία Παραχώρησης του έργου, που ανέλαβε μέσω Σύμβασης με το

Ελληνικό Δημόσιο, τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία και συντήρηση του αυτοκινητόδρομου.

2. Κοινοπραξία Κατασκευής (και τα μέλη της):

Η συμβαλλόμενη κοινοπραξία «Κοινοπραξία Αττική Οδός-Κατασκευή Ε.Λ.Ε.Σ.Σ. και Δ.Π.Λ.Υ. που αποκαλείται πλέον: «**ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ**», είναι ο φορέας κατασκευής του έργου, μια κοινοπραξία αμιγώς ελληνική που συνένωσε τις μεγαλύτερες εργοληπτικές επιχειρήσεις της χώρας μας.

Τα συμβαλλόμενα μέλη της παραπάνω κοινοπραξίας:

- ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε.
- ΑΛΤΕ Α.Τ.Ε.
- ΑΤΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΛΑΤΟΜΙΚΕΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ (ΑΤΤΙ – ΚΑΤ Α.Τ.Ε.)
- ΕΡΓΑΣ Α.Τ.Ε. – ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
- ΕΤΕΘ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΘΕΣ/ΚΗΣ Α.Ε. (ΕΤΕΘ Α.Ε.)
- ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.
- ΑΤΕΜΚΕ Α.Ε.
- ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.
- ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ-ΜΕΤΩΝ Α.Ε.
- ΑΒΑΞ Α.Ε.
- ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ Α.Ε.
- ΖΕΥΣ Α.Τ.Ε.
- Τ.Ε.Β. Α.Ε.
- ΤΕΓΚ Α.Ε.

3.Εταιρία Λειτουργίας – Συντήρησης:

Η «**ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ Α.Ε.**» είναι η εταιρία που έχει αναλάβει τη λειτουργία και συντήρηση του έργου της Αττικής Οδού. Στις «Αττικές Διαδρομές Α.Ε.» συμμετέχουν όλα τα μέλη της Κοινοπραξίας Κατασκευής μαζί με μια εξειδικευμένη γαλλική εταιρία παροχής τεχνογνωσίας στη λειτουργία αυτοκινητοδρόμων.

ΕΤΑΙΡΙΕΣ - ΜΕΛΗ			
ΕΠΩΝΥΜΙΑ	ΣΥΜ/ΧΗ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ Α.Ε.	ΣΥΜ/ΧΗ ΣΤΗΝ ΚΑΙ/Ε ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ	ΣΥΜ/ΧΗ ΣΤΙΣ ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ Α.Ε.

ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε. (LEADER)	17,06%	17,07%	8,71%
ΑΒΑΞ Α.Ε.	8,47%	8,48%	4,32%
ΑΛΤΕ Α.Τ.Ε.	8,22%	8,23%	4,19%
ΑΤΤΙ – ΚΑΤ Α.Τ.Ε.)	8,58%	8,58%	4,38%
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ Α.Ε.	8,47%	8,48%	4,32%
ΕΤΕΘ Α.Ε.	9,82%	9,83%	5,01%
J&P (ΕΛΛΑΣ) Α.Τ.Ε.	8,47%	8,48%	4,32%
ΚΑΙ. Ι. ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.	7,62%	7,62%	3,89%
ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.	9,82%	9,83%	5,01%
ΤΕΒ Α.Ε.	8,47%	8,48%	4,32%
ΤΕΓΚ Α.Ε.	4,91%	4,91%	2,50%
EGIS PROJECTS S.A.	0,07%	0%	49,00%

ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ / ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Προϋπολογισμός Σύμβασης:

Η Σύμβαση προβλέπει για τον Υποχρεωτικό Σχεδιασμό το ποσό των 1.244.927.366,1 €.

Η Σύμβαση επίσης προβλέπει έναν Προϋπολογισμό της τάξεως των 132.061.628,76 € για τα Γνωστά Παράλληλα Έργα και Τιμολόγια για τα Γνωστά Παράλληλα και για τυχόν Επιπρόσθετα που προκύπτουν από Αλλαγές Σχεδιασμού και από Περιβαλλοντικούς λόγους.

Προβλέπεται επίσης ένα πακέτο πρόσθετων Έργων που θα επέβαλλαν οι Περιβαλλοντικοί Όροι της τάξεως των 35.216.434,336 €.

Και τέλος προβλέπεται ένα Κόστος Λειτουργίας του Έργου για τη χρονική

περίοδο Παραχώρησης, στα 23 χρόνια (5 χρόνια κατασκευή και 18 χρόνια εκμετάλλευση).

Πραγματικό Κόστος Σύμβασης:

Στο Πρώτο Κονδύλιο, το Κατά Αποκοπή Τίμημα, δεν προβλέπεται καμία υπέρβαση, δηλαδή για όλες τις ποσότητες Εργασιών που θα απαιτηθούν, όποιες και αν είναι αυτές, σύμφωνα με τον Υποχρεωτικό Σχεδιασμό του Έργου η Κοινοπραξία Κατασκευής θα αποζημιωθεί με το ποσό των 689.655.172,42 € συν την Αναθεώρηση (τον πληθωρισμό) και τίποτα άλλο, που σημαίνει 1.253.118.121,79 €.

Όλα τα Επιπρόσθετα και Συμπληρωματικά Έργα, που απαιτήθηκαν να εκτελεστούν για διάφορους λόγους, που θα αναφερθούν στη συνέχεια, πληρώνονται σύμφωνα με τις ποσότητες που εκτελούνται και με τις Τιμές των τιμολογίων της Σύμβασης. Το κόστος αυτών των Επιπρόσθετων Έργων ανέρχεται σε 478.356.566,40 €. Περίπου στο 30% της Αρχικής Συμβατικής Δαπάνης, δηλαδή κάτω από το 50%, ποσοστό στο οποίο συνήθως φτάνουν όλα τα έργα, ακόμη και τα πιο μικρά και λιγότερο πολύπλοκα.

Αναλυτικότερα τα επιπρόσθετα έργα:

1. Έργα ΟΣΕ & ΗΣΑΠ

Διαφραγματικοί Τοίχοι διαχωρισμού του Τρένου και του Αυτοκινητόδρομου, 60.000 μ. Οι Σήραγγες ορύγματος (450 μέτρα) του προαστιακού τρένου στο ΣΚΑ (Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών) και τροποποίηση του Α.Κ. Αεροδρομίου για να συνεχίσει προς Λαύριο.

Δαπάνη: 79.236.977,26 Ευρώ.

2. Έργα ΜΕΤΡΟ

Το Σύμπλεγμα των Έργων ΜΕΤΡΟ περί το Σταθμό Δουκίσσης Πλακεντίας, που κατασκευάζεται μέσα στο χώρο της ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ και συγκεκριμένα ο Σκελετός μόνο του Σταθμού και 1300 μ. σήραγγες που ενώνουν το σταθμό με το ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και τον ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ. Δαπάνη: 52.824.651,5 €.

3. Αντιπλημμυρικά Έργα

Είναι οι Βασικοί Συλλεκτήρες της Περιοχής των Μεσογείων, η Σήραγγα Ποδονίφη 3.000 μέτρων που γίνεται για να ανακουφίσει το Λεκανοπέδιο της Αθήνας. Οι 5.000 μέτρων Σήραγγες στην περιοχή του Χαλανδρίου που διανοίγονται υπογείως (Pipe Jacking) και πλήθος διευθετήσεων όλων των Ρεμάτων που τέμνουν την ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ.

Δαπάνη: 158.473.954,51 €.

4. Τα Σκεπαστά Τμήματα , οι Σήραγγες σε Ορύγματα

των περιοχών Χαλανδρίου – Βριλησίων (και οι εξ' αυτών τροποποιήσεις Σχεδιασμού του Α.Κ. Δουκίσσης Πλακεντίας) – Ν.Ηρακλείου – Μεταμόρφωσης Ζεφυρίου και Κοντόπευκου Αγ. Παρασκευής, που σε μονή σήραγγα φτάνουν το μήκος των 6.000 μέτρων.

Δαπάνη: 88.041.085,84 €

5.Πρόσθετα Έργα Υμηττού

που επιβλήθηκαν μετά την Απόφαση του Σ.τ.Ε. και τα οποία έχουν αναλυθεί πολλές φορές καθώς και η αναβάθμιση υπογειοποίηση της Λ. Μεσογείων – Μαραθώνος.

Δαπάνη: 64.563.462,94 €.

6. Λοιπές μικροτροποποιήσεις του αρχικού Σχεδιασμού: για διάφορους λειτουργικούς λόγους που δεν είχαν προβλεφθεί στον αρχικό Σχεδιασμό.

Δαπάνη: 35.216.434,34 € (εκ των οποίων 5.869.405,72 € για αποζημίωση Κλάδων 5 & 8 Α.Κ. Μεταμόρφωσης ,Β' Τριμήνου 1994).

7. Τέλος, πέραν των παραπάνω, οι Αρχαιολογικές Έρευνες

που έγιναν με την υπόδειξη και την επίβλεψη των αρχαιολογικών υπηρεσιών και στην ουσία συνιστούν τη μεγαλύτερη αρχαιολογική ανασκαφή που έγινε ποτέ στην Ελλάδα.

Δαπάνη: 20.542.920,03 €.

Χρηματοδότηση και κόστος έργου

Η Χρηματοδότηση του Έργου που αφορά τη Λειτουργία της ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ, γίνεται κατά 35% από το Ελληνικό Δημόσιο με συμμετοχή και πόρων του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης.

Η Ανάδοχος εταιρία παραχώρησης «ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.» κάλυψε με Ίδια και Δανειακά Κεφάλαια το υπόλοιπο 65% (από τα οποία το 16% προέρχεται από Ίδια Κεφάλαια και το 49% από Δάνεια, συνεισφέροντας το ποσό των 880 εκατ. Ευρώ).

Τα δάνεια που έλαβε η εταιρία παραχώρησης καλύφθηκαν από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και από Εμπορικές Τράπεζες, ενώ οι μέτοχοι της Αττικής Οδού εξασφάλισαν εγγυήσεις για το σύνολο των δανείων από Όμιλο Διεθνών Τραπεζών, για όλη τη διάρκεια της κατασκευαστικής περιόδου.

Φορείς Χρηματοδότησης

- 1.Ελληνικό Δημόσιο
- 2.Ευρωπαϊκή Ένωση
- 3.Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
- 4.Ανάδοχος εταιρία «Αττική Οδός Α.Ε.»
- 5.Όμιλος Εμπορικών Τραπεζών

Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ, Η ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ

Το υφιστάμενο δίκτυο μεταφορών της Αττικής έχει διαμορφωθεί ακτινικά από το κέντρο προς την περιφέρεια με αποτέλεσμα όλες οι μετακινήσεις να πραγματοποιούνται μέσω του κέντρου, δημιουργώντας μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο και δυσμενείς περιβαλλοντικές συνθήκες.

Η λύση δίνεται στα προβλήματα της Αθήνας και του λεκανοπεδίου της Αττικής γενικότερα με την κατασκευή του Περιφερειακού Δακτυλίου της Αττικής, ο

οποίος έχει ζωτική σημασία για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και τη βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξη της Αττικής. Συγκεκριμένα διαμορφώνει τον εσωτερικό Δακτύλιο των Αθηνών και ολοκληρώνει πλήρες δίκτυο γρήγορης και ασφαλούς κυκλοφορίας σε ολόκληρη την Αττική.

Όσον αφορά το θέμα της οδικής ασφάλειας, αξίζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με τα στατιστικώς επεξεργασμένα στοιχεία η Αττική Οδός έχει 6 ατυχήματα ανά 100 εκατομμύρια οχηματοχιλιόμετρα.

Μειώνει δραστικά την κυκλοφοριακή κίνηση μέσα στην πόλη και τους χρόνους μετακίνησης των πολιτών.

Μειώνει αισθητά την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση. Πράγματι, με την αποφόρτιση του κεντρικού άξονα κυκλοφορίας της Αττικής, η σημαντική μείωση των αερίων ρύπων και των θορύβων στην ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας είναι αυτονόητη. Ειδικά για τη μείωση των θορύβων η Αττική Οδός έχει μελετήσει και εφαρμόζει σημαντικά αντιθορυβικά μέτρα σε συνάρτηση με την εδαφική διαμόρφωση και τις ανάγκες κάθε περιοχής.

Συγκεκριμένα, τοποθετήθηκαν ηχοπετάσματα συνολικής έκτασης αρκετών χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων, καθώς και ακουστικές ζώνες (buffer zones), προκήπια και αναχώματα με ειδικές φυτεύσεις. Για τη διαρκή παρακολούθηση των τιμών του επιπέδου των ρύπων και του θορύβου, σε καίρια σημεία επί της Αττικής Οδού τοποθετήθηκαν 6 αυτόματοι σταθμοί μέτρησης θορύβου και 8 αυτόματοι σταθμοί μέτρησης ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

- Μειώνει σημαντικά την κατανάλωση ενέργειας.
- Μειώνει το λειτουργικό κόστος των οχημάτων.
- Αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Πάτρα – Εύζωνοι, γιατί ενώνει την εθνική οδό από Πάτρα με την εθνική οδό προς Θεσσαλονίκη παρακάμπτοντας την Αθήνα.
- Εξυπηρετεί την κίνηση προς και από το Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο στα Σπάτα. Ως παράδειγμα της οικονομίας χρόνου που επιτυγχάνεται αναφέρουμε ότι ο χρόνος άφιξης από Καισαριανή στο αεροδρόμιο των Σπάτων είναι 16 λεπτά.
- Συμβάλλει σε ένα ολοκληρωμένο Χωροταξικό και Πολεοδομικό Σχεδιασμό της Αττικής.

- Δημιουργεί ευνοϊκές προϋποθέσεις για την ισόρροπη ανάπτυξη της Αττικής, με αιχμή την ευρύτερη περιοχή του Θριάσιου Πεδίου και των Μεσογείων.
- Παρέχει αντιπλημμυρική θωράκιση: συγκεκριμένα, η Αττική Οδός διασχίζει τις 3 μεγάλες υδρογραφικές λεκάνες της Αττικής, δηλαδή το Θριάσιο Πεδίο, το λεκανοπέδιο της Αθήνας και τα Μεσόγεια και για την ασφαλή κυκλοφορία των οχημάτων αλλά και τη βελτίωση της ροής των υδάτων του λεκανοπεδίου, ήταν απαραίτητη η κατασκευή παράλληλων αποχετευτικών – αντιπλημμυρικών έργων που συλλέγουν την επιφανειακή απορροή, την μεταφέρουν στα εγκάρσια έργα και την καθοδηγούν στους θαλάσσιους αποδέκτες. Τα αντιπλημμυρικά έργα που κατασκευάστηκαν και κατασκευάζονται, έχουν μελετηθεί έτσι ώστε να επαρκούν όχι μόνο για τις υπάρχουσες χρήσεις γης, (βοσκότοποι στο Θριάσιο και αγροτικής καλλιέργειας στα Μεσόγεια) αλλά και τις «ρεαλιστικά» αναμενόμενες αλλαγές χρήσεων γης που επιδεινώνουν ραγδαία τις συνθήκες απορροής και που αποτελούν τη σημαντικότερη αιτία του αντιπλημμυρικού προβλήματος της Αττικής.
- Δημιούργησε θέσεις απασχόλησης. Συγκεκριμένα κατά τη διάρκεια κατασκευής δημιουργήθηκαν 2000 άμεσες θέσεις απασχόλησης στο έργο (δηλαδή 10000 κατά τα 5 έτη κατασκευής) και περίπου 5000 θέσεις απασχόλησης από τις παράπλευρες δραστηριότητες.
- Αττική Οδός και Ολυμπιακοί Αγώνες 2004. Αττική Οδός είναι ένα μεγάλο έργο που με την ολοκλήρωσή του στα τέλη του 2003 αναβάθμισε σε σημαντικό βαθμό την ποιότητα ζωής των κατοίκων της Αττικής γενικότερα, αλλά διευκόλυνε ειδικότερα τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.
- Η Αττική Οδός προσφέρει τη δυνατότητα για ταχείες μετακινήσεις εντός του νόμου καθώς διατρέχει την Αττική ξεκινώντας από την Ελευσίνα και καταλήγοντας στο Διεθνές Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» στα Σπάτα. Σε συνδυασμό δε με τα υπόλοιπα μεγάλα έργα συμβάλλει κατά τρόπο ουσιαστικό στην ασφαλή και γρήγορη μετάβαση σε όλα τα σημεία της πρωτεύουσας.

2.4.2 ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Το Αεροδρόμιο "Ελευθέριος Βενιζέλος", ένα από τα πιο σύγχρονα αεροδρόμια του κόσμου που βρίσκεται στην περιοχή Σπάτα Αττικής είναι αποτέλεσμα μίας πρωτοποριακής συνεργασίας μεταξύ του Δημοσίου Τομέα και της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Η δημιουργηθείσα εταιρεία "Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε." είναι μια ιδιωτική ανώνυμη εταιρεία υπεύθυνη για την κατασκευή και τη λειτουργία του Αεροδρομίου για μία συνολική περίοδο 30 χρόνων.

Το Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας «Ελευθέριος Βενιζέλος» εξυπηρετεί την πόλη της Αθήνας. Ξεκίνησε τη λειτουργία του τον Μάρτιο του 2001 και αντικατέστησε το Διεθνές Αεροδρόμιο του Ελληνικού, που εξυπηρετούσε για 6 περίπου δεκαετίες την Αθήνα. Ονομάστηκε προς τιμήν του μεγάλου Κρητικού πολιτικού Ελευθέριου Βενιζέλου, ο οποίος πρωτοστάτησε στην Κρητική Επανάσταση το 1896 εναντίον της τότε Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και έγινε μετέπειτα πρωθυπουργός της Ελλάδας. Επίσης, ως πρωθυπουργός, ίδρυσε Υπουργείο Αεροπορίας και ήταν ο πρώτος που προσπάθησε να οργανώσει Πολιτική Αεροπορία στην Ελλάδα.

Τα πρώτα σχέδια μεταφοράς του αεροδρομίου από το Ελληνικό σε κάποια άλλη τοποθεσία άρχισαν ήδη επί Δικτατορίας όταν η Αθήνα άρχισε να επεκτείνεται, με αποτέλεσμα το παλιό αεροδρόμιο να περικυκλωθεί εντελώς. Η ιδέα διατηρήθηκε και μετά την Μεταπολίτευση, και μάλιστα το 1976 παρουσιάστηκε μελέτη στην Ελληνική Κυβέρνηση που υποδείκνυε ως ιδανική θέση για ένα νέο αεροδρόμιο τα Σπάτα. Καθώς όμως η Ελλάδα εισερχόταν σε μια περίοδο με πολλά εσωτερικά και εξωτερικά προβλήματα το όλο σχέδιο εγκαταλείφθηκε.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990, ήταν πλέον προφανές ότι το Ελληνικό δεν θα μπορούσε να εξυπηρετήσει τις αυξημένες επιβατικές ανάγκες του μέλλοντος - εκτός αν επεκτεινόταν. Καθώς αυτό ήταν πλέον αδύνατο, και με τις φωνές διαμαρτυρίας για ηχορύπανση και υψηλή επικινδυνότητα να πληθαίνουν, η Ελληνική Κυβέρνηση πήρε την απόφαση της μεταφοράς του αεροδρομίου σε περιοχή έξω από την πόλη. Η τοποθεσία παρέμεινε η ίδια,

και στις 31 Ιουλίου 1995, μετά από διεθνή διαγωνισμό, επελέγη η γερμανική εταιρία Hochtief (Χόχτιφ) για την κατασκευή του και την μετέπειτα συνιδιοκτησία του με το Ελληνικό Δημόσιο.

Σύμφωνα με τα πρότυπα της IATA ο κωδικός του είναι ATH (ίδιος με αυτόν του Ελληνικού) και σύμφωνα με αυτά του ICAO είναι LGAV. Η πρόσβαση στο αεροδρόμιο γίνεται οδικώς μέσω της Αττικής Οδού και σιδηροδρομικώς (προαστιακός σιδηρόδρομος, γραμμή 3 του Μετρό Αθήνας). Επίσης υπάρχουν γραμμές express του Ο.Α.Σ.Α. από διάφορα σημεία της πόλης για το αεροδρόμιο και ταξί.

Το αεροδρόμιο απέσπασε το 2008 τη διάκριση του "Χρυσού Μαξιλαριού" από την εφημερίδα "The Age" της Μελβούρνης και την ίδια χρονιά τιμήθηκε με περιβαλλοντικό βραβείο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή με το βραβείο «Πράσινου Κτιρίου», καθώς πέτυχε να μειώσει την κατανάλωση ενέργειας παρά την αύξηση της επιβατικής κίνησης.

Από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας του, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών τυγχάνει διεθνούς αναγνώρισης για τις υπηρεσίες που προσφέρει στο επιβατικό κοινό. Σύμφωνα με την ανεξάρτητη έρευνα ικανοποίησης επιβατών που διενεργεί σε ετήσια βάση η Παγκόσμια Ένωση Αερομεταφορέων (IATA) σε διεθνείς επιβάτες αεροδρομίων παγκοσμίως, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών βρίσκεται σταθερά ανάμεσα στα καλύτερα αεροδρόμια του κόσμου (για το 2004 : 2ο αεροδρόμιο στο κόσμο στη κατηγορία επιβατικής κίνησης 5-15εκ).

«Μνημόνιο Αδελφοποίησης» υπέγραψαν τον Ιούλιο στο Πεκίνο το αεροδρόμιο Beijing Capital International Airport της κινεζικής πρωτεύουσας – το οποίο υποδέχτηκε τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2008 - και ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών που τέσσερα χρόνια είχε την τιμή να υποδεχθεί τους Ολυμπιακούς Αγώνες που πραγματοποιήθηκαν με λαμπρή επιτυχία στη χώρα μας. Με τη δέσμευση αυτή, τα δύο αεροδρόμια επισφράγισαν σχέσεις φιλίας και συνεργασίας, με στόχους α) τη βέλτιστη οργάνωση των αεροδρομιακών υπηρεσιών κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων του Πεκίνου - βάσει της υφιστάμενης συνεργασίας με το αεροδρόμιο της Αθήνας, η οποία βαίνει προς την ολοκλήρωσή της, β) τη βελτίωση της αεροπορικής σύνδεσης μεταξύ Αθήνας και Πεκίνου και γ) την από κοινού διεθνή συνεργασία σε αναπτυξιακά

έργα και την μεταξύ τους ανταλλαγή τεχνογνωσίας σε επίπεδο management και τεχνολογίας .

ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Η συνεργασία μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της ιδιωτικής κοινοπραξίας αποτελείται από τις εξής:

- Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. ανήκει από την Ελληνική Δημοκρατία (55%)
- Hochtief Aktiengesellschaft vorm. Gebr. Helfmann (36,125%)
- ABB Calor Emag Schaltanlagen AG (5%)
- H.Krantz-TKT GmBH (3,75)
- Flughafen Athen- Spata Projektgesellschaft mbH (0,125%).

Κύριος του έργου: Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε.

Αρχιτεκτονική Μελέτη: Χάρυ Κ.Μπουγανέλης & Συνεργάτες Αρχιτέκτονες-ΑΕΤΕΡ

Αρχιτεκτονική Μελέτη: Χάρυ Κ.Μπουγανέλης & Συνεργάτες Αρχιτέκτονες-ΑΕΤΕ ,**Κατασκευαστική Εταιρεία: Κοινοπραξία** Κατασκευής Υποστέγου Ολυμπιακής

ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ / ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται στα 1.933.900.000€. Αναλυτικά: Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (με εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου):	915,6 εκατομμύρια ευρώ
Εμπορικές Τράπεζες:	287,6 εκατομμύρια ευρώ
Τέλος Ανάπτυξης Αεροδρομίου:	228,9 εκατομμύρια ευρώ
Επιδότησεις Ευρωπαϊκής Ένωσης	214,2 εκατομμύρια ευρώ
Επιδότησεις Ελληνικού Δημοσίου:	132,06 εκατομμύρια ευρώ
Μετοχικό Κεφάλαιο (καταβλητέο από την Κοινοπραξία):	117,39 εκατομμύρια ευρώ
Δευτερεύον χρέος (καταβλητέο από την Κοινοπραξία):	38,15 εκατομμύρια ευρώ

Το συνολικό κόστος του Έργου υπολογίζεται στα 4.1 δισεκατομμύρια Γερμανικά μάρκα δηλαδή στα 2,1 δις €.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Περίπου 16 εκατομμύρια επιβάτες ανά έτος ταξιδεύουν από το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος (πρόνοια για μελλοντική επέκταση μέχρι 50 εκατ. επιβάτες ανά έτος).

Αποτελείται από:

- Δύο παράλληλους διαδρόμους που παρέχουν την δυνατότητα ταυτόχρονων απογειώσεων και προσγειώσεων αεροσκαφών.
- Πλήρες σύστημα τροχοδρόμησης αεροσκαφών για εξυπηρέτηση των δύο διαδρόμων.
- Μέχρι 65 κινήσεις αεροσκαφών ανά ώρα.
- 73 θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών (επιπλέον χώρος για φορτία εμπορευμάτων και γενική κυκλοφορία).
- 24 γέφυρες επιβίβασης επιβατών (14 στο κυρίως κτίριο και 10 στο δορυφορικό).
- 13 μονάδες παραλαβής αποσκευών.
- 3200 χώροι στάθμευσης οχημάτων.

Το αεροδρόμιο έχει έναν κύριο τερματικό σταθμό (terminal) και έναν δορυφορικό, αλλά δύο ασφαλτοστρωμένους διαδρόμους τροchioδρόμησης, τον **03R/21L** με διαστάσεις 4000μ. μήκος και 45μ. πλάτος και τον **03L/21R** με μήκος 3800μ. και πλάτος όμοιο με τον 03R/21L. Και οι δύο διάδρομοι διαθέτουν σύστημα ILS. Εκτός των ILS υπάρχει πληθώρα συστημάτων για τη διεκπεραίωση των εργασιών του αεροδρομίου.

Τα συστήματα αυτά είναι τα εξής:

- α) PALLAS (επεξεργασία δεδομένων σχεδίων πτήσης και radar),
- β) ASMGCS (Ραντάρ Επιφάνειας), γ) STOP BARS,
- δ) IDS (Information Display System), ε) AFTN-MESSIR,
- στ) VCS (Voice Communication System),
- ζ) ATIS: (Automatic Terminal Information System), η) CCTV (Κλειστό σύστημα με 17 κάμερες ελέγχου απομακρυσμένων περιοχών),
- θ) SFSP

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος»			
Γενικά			
ΙΑΤΑ	ATH	ICAO	LGAV
Τύπος Αεροδρομίου			Πολιτικό
Χειριστής			"Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε."
Εξυπηρετεί			Αθήνα
Γεωγραφικές Συντεταγμένες			37° 48' 55 N 23° 45' 36 E

Διάδρομοι			
Κατεύθυνση	Μήκος		Επιφάνεια
	Πόδια	Μέτρα	
03L/21R (ILS)	12467	3800	Άσφαλτος
03R/21L (ILS)	13123	4000	Άσφαλτος

Στατιστικά (2007)	
Επιβάτες	16.538.645
Κινήσεις Αεροσκαφών	205.294

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. (ΔΑΑ)

Κατηγορία Άρθρου: Δελτία Τύπου Ημερομηνία Δημοσίευσης: 14 Μαρτίου 2007

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ISO 9001:2000 ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΑΘΗΝΩΝ

Η Επιχειρηματική Μονάδα Συστημάτων Πληροφορικής & Τηλεπικοινωνιών του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών ολοκλήρωσε με επιτυχία την πιστοποίησή της σύμφωνα με το Πρότυπο ISO 9001:2000.

Η πιστοποίηση έγινε από την TÜV HELLAS (μέλος του TÜV NORD Group) και αφορά στην Εγκατάσταση και Εφαρμογή Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας σε όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων της Μονάδας και *συγκεκριμένα:*

- 1) στην παροχή υπηρεσιών πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων αεροδρομιακής λειτουργίας και
- 2) στο σχεδιασμό, υλοποίηση και διαχείριση ολοκληρωμένων έργων και λύσεων πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών.

Η υιοθέτηση συστήματος ποιότητας σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ISO 9001 συντελεί στην πληρέστερη κατανόηση και στην ταχύτερη ανταπόκριση στις απαιτήσεις των πελατών της Επιχειρηματικής Μονάδας Συστημάτων Πληροφορικής & Τηλεπικοινωνιών και συμπληρώνει μαζί με την Ευρωπαϊκή Αναγνώριση Αριστείας (Ευρωπαϊκός Οργανισμός Διοίκησης Ποιότητας, Ιανουάριος 2003), τη δέσμευση της εταιρείας στην ποιότητα των παρεχόμενων τεχνολογικών υπηρεσιών.

Η Επιχειρηματική Μονάδα Συστημάτων Πληροφορικής & Τηλεπικοινωνιών του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών έχει αναπτύξει με επιτυχία επιχειρηματικές δραστηριότητες, τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό, με την παροχή ολοκληρωμένων λύσεων πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών καθώς και συμβουλευτικών υπηρεσιών, σε μεγάλους ιδιωτικούς και Δημόσιους οργανισμούς .

3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΡΙΣΚΟ - ΚΙΝΔΥΝΟΙ

3.1 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΡΙΣΚΟΥ

Η διαχείριση του ρίσκου είναι θεμελιώδες γνώρισμα οποιουδήποτε έργου και επηρεάζει ουσιαστικά το γενικό κόστος του έργου. Η ανάληψη του ρίσκου έχει καθοριστική σημασία για τις Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα και αναλαμβάνεται από την πλευρά που μπορεί να το διαχειριστεί καλύτερα. Η πλήρης ανάλυση του ρίσκου δίνει την απάντηση για το αν θα πρέπει να ξεκινήσει ένα έργο και κυρίως ποιος τύπος έργων Παραχώρησης είναι κατάλληλος σε κάθε περίπτωση.

Στις Συμβάσεις Παραχώρησης, τον κίνδυνο τον αναλαμβάνουν εκείνοι που μπορούν να τον διαχειριστούν και εν προκειμένω οι Ιδιώτες, μέχρι ενός σημείου και το κράτος. Η ύπαρξη του κινδύνου εξαρτάται σε ένα έργο (π.χ. οδικό) από την ικανή κυκλοφορία, ως αποτέλεσμα της χρυσής τομής μεταξύ οφέλους χρόνου του χρήστη και του κόστους γι' αυτόν, αλλά και από την ανθοφορία της οικονομίας που διαμορφώνει η ικανή ζήτηση. Επομένως, ανάλογα με τις συνθήκες εφαρμογής των Σ.Δ.Ι.Τ., όπως π.χ. της μεθόδου PPPS με την επιβολή διοδίων, όπου το Δημόσιο αναλαμβάνει κυρίως τον κίνδυνο, τα έργα γίνονται πιο ελκυστικά στους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς. Εφόσον η παράδοση προς διαχείριση ευρύτερων τμημάτων αυτοκινητόδρομου είναι δεδομένη και καθώς υπάρχει και η εγγύηση του φόρτου κυκλοφορίας, τα έργα υποβοηθούνται στο να βρουν Ιδιώτη επενδυτή και είναι εφικτή η υλοποίησή τους.

Η ανάληψη του ρίσκου στις Συμβάσεις Σύμπραξης είναι ιδιαίτερα περίπλοκη, ωστόσο ο προσδιορισμός του ρίσκου πρέπει να ακολουθεί τον ορισμό της Eurostat. Από τις χώρες με μεγαλύτερη εμπειρία στην εφαρμογή των Συμπράξεων έχουμε μεγάλο εύρος παραδειγμάτων διαφορετικών μεθόδων ανάληψης ρίσκων από τον Ιδιωτικό Φορέα. Κοινή συνισταμένη είναι η ανάληψη της ευθύνης από τον Ιδιωτικό Φορέα για την προσήκωσα τελική παροχή υπηρεσιών στους πολίτες. Ωστόσο, και δεδομένης της μακράς διάρκειας των Συμβάσεων Σύμπραξης, η κατανομή του ρίσκου προϋποθέτει τη στενή συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων μερών για την καταγραφή των ρίσκων και των τρόπων ασφάλισής τους .

3.2 ΚΙΝΔΥΝΟΙ

3.2.1 ΠΟΙΟΙ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΕΠΙΜΕΡΙΖΟΝΤΑΙ ΣΕ ΕΝΑ ΕΡΓΟ ΣΔΙΤ

Η δυνατότητα υλοποίησης συμπράξεων σε ένα ευρύ φάσμα επενδυτικών σχεδίων, με διαφορετικά χαρακτηριστικά και ιδιαιτερότητες, αυξάνει τη διαφορετικότητα των επιμέρους κινδύνων που πρέπει να προβλεφθούν κατά την κατάρτιση των συμβατικών υποχρεώσεων μιας Σύμπραξης, ώστε να κατανεμηθούν με σαφήνεια και διαφάνεια στους επιμέρους συμβαλλόμενους.

Οι κυριότερες κατηγορίες κινδύνων είναι οι εξής:

1) Κατασκευαστικός Κίνδυνος

Καλύπτει κυρίως περιστατικά που συνδέονται με υπερβάσεις του χρόνου και του προϋπολογισμού της κατασκευής, μη τήρηση των συμφωνημένων προδιαγραφών και κακοτεχνίες.

Ο κατασκευαστικός κίνδυνος περιλαμβάνει σημαντικό αριθμό επιμέρους κινδύνων (όπως για παράδειγμα τον κίνδυνο σφαλμάτων κατά το σχεδιασμό του έργου ή τον κίνδυνο της κακής διαχείρισης από υπεργολάβους που έχουν αναλάβει τμήματα του έργου). Ως εκ τούτου, το κόστος χρηματοδότησης κατά την κατασκευαστική περίοδο είναι υψηλότερο σε σύγκριση με την περίοδο που έπεται της αποπεράτωσης του έργου. Για το λόγο αυτό, μετά την αποπεράτωση της κατασκευής γίνεται συνήθως αναδιάρθρωση χρέους με χαμηλότερα επιτόκια, για το υπόλοιπο της ζωής του έργου.

Η ανάληψη και διαχείριση του κατασκευαστικού κινδύνου επιβαρύνει τους ιδιωτικούς φορείς. Οι εγγυήσεις και εξασφαλίσεις που θα ζητηθούν για τον κατασκευαστικό κίνδυνο και ο επιμερισμός του κινδύνου αυτού αφορούν κατά κύριο λόγο τους χρηματοδότες του έργου.

Ο Ιδιωτικός φορέας αναλαμβάνει έναν από τους παρακάτω δύο κινδύνους:

2) Κίνδυνος Διαθεσιμότητας

Ο κίνδυνος αυτός αναλαμβάνεται κατά κύριο λόγο από τον ιδιωτικό φορέα, ο οποίος φέρει την ευθύνη για την παροχή συγκεκριμένης ποσότητας και ποιότητας υπηρεσιών στους τελικούς χρήστες, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που έχουν ρητά προβλεφθεί στη Σύμβαση. Οι δύο αυτές παράμετροι μετρούν ουσιαστικά την επίδοση του έργου που διαχειρίζεται και εκμεταλλεύεται ο Ιδιώτης (ΕΕΣ). Για παράδειγμα, ο Ιδιώτης που αναλαμβάνει την κατασκευή και τη συντήρηση ενός σχολείου μέσω ΣΔΙΤ έχει την υποχρέωση να διατηρεί το σχολείο διαθέσιμο προς χρήση, ανεξάρτητα από το αν θα υπάρχουν μαθητές ή όχι, καθώς αυτός είναι ένας κίνδυνος που αναλαμβάνεται από το Δημόσιο. Ομοίως, σε ένα έργο ΣΔΙΤ κατασκευής και συντήρησης ενός δρόμου όπου ο Ιδιώτης δεν έχει αναλάβει τον κίνδυνο της ζήτησης (βλ. επόμενη παράγραφο), κύρια υποχρέωσή του είναι ο δρόμος αυτός να είναι συνεχώς διαθέσιμος στην κυκλοφορία, ανεξάρτητα από τον αριθμό των οχημάτων που θα διέρχονται από αυτόν.

3) Κίνδυνος Ζήτησης

Ο κίνδυνος ζήτησης είναι ο κίνδυνος που ελλοχεύει όταν οι παραγόμενες από το έργο ΣΔΙΤ υπηρεσίες δεν βρίσκουν ικανοποιητικό αριθμό αγοραστών στην αγορά στην τιμή που αυτές πωλούνται.

Ο κίνδυνος αυτός πηγάζει από αστάθμητους παράγοντες που μπορεί να εκδηλωθούν κατά την εκμετάλλευση του έργου και είναι συνήθως δύσκολο να προσδιορισθούν με ακρίβεια εκ των προτέρων. Η μετατόπιση της ζήτησης της παρεχόμενης υπηρεσίας και ο βαθμός παρέκκλισης της τελικής ζήτησης από την αρχικά προσδοκώμενη (εκείνη που είχε εκτιμηθεί κατά τη σύναψη της σύμβασης σύμπραξης) καλύπτεται από την Αναθέτουσα Αρχή, μόνο όταν συντρέχουν συγκυριακοί παράγοντες, όπως οι νέες τάσεις αγοράς, η τεχνολογική απαξίωση, η πλεονάζουσα ζήτηση σε σχέση με τις δυνατότητες εξυπηρέτησης του έργου, κλπ, και όχι από υπαιτιότητα του ιδιώτη (π.χ.

ανεπαρκής ή χαμηλής ποιότητας υπηρεσία). Το μεγαλύτερο μέρος αυτού του κινδύνου συνήθως το φέρει η δημόσια αρχή, η οποία, στην περίπτωση που ένα μέρος του κινδύνου ζήτησης αναλαμβάνεται από τον Ιδιώτη, εγγυάται ένα προκαθορισμένο ελάχιστο επίπεδο εσόδων της Εταιρίας Ειδικού Σκοπού, ανεξάρτητα από τυχόν διακυμάνσεις της ζήτησης υπηρεσιών. Η παρακολούθηση (monitoring) του κινδύνου ζήτησης από τους χρηματοδότες του έργου είναι κρίσιμη καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας του έργου, διότι επηρεάζει άμεσα τις ροές εσόδων. Είναι δυνατόν να προβλέπεται στη Σύμβαση Σύμπραξης υποκατάσταση του Ιδιωτικού Φορέα ή των δανειστών με απόφαση της Αναθέτουσας Αρχής, σε περίπτωση που οι ροές μειωθούν κάτω από το επίπεδο που είχε προβλεφθεί στη μελέτη βιωσιμότητας

4) Πιστωτικός Κίνδυνος

Τον πιστωτικό κίνδυνο ενός έργου ΣΔΙΤ φέρουν οι δανείστριες τράπεζες.

Ειδικότερα:

- • Οι υποψήφιες δανείστριες τράπεζες υπολογίζουν και καλύπτουν τον κίνδυνο αυτό με βάση τις παραδοχές και τις επιμέρους συμφωνίες που έχουν γίνει μεταξύ των εταίρων για τον επιμερισμό των κινδύνων. Ο τρόπος επιμερισμού έχει σημασία για τις τράπεζες, διότι συνήθως το 80% ή και 90% του κόστους του επενδυτικού έργου χρηματοδοτείται με τραπεζικό δανεισμό, εάν δεν υπάρξει χρηματοδοτική συμμετοχή από το δημόσιο τομέα.
- • Η διαθεσιμότητα της χρηματοδότησης, η οποία θα πρέπει να είναι επαρκής για την εκπλήρωση του συνόλου των υποχρεώσεων που αναλαμβάνουν οι Ιδιωτικοί Φορείς σύμφωνα με την Προκήρυξη της Σύμβασης Σύμπραξης, θα πρέπει να είναι εξασφαλισμένη από τους Ιδιωτικούς Φορείς, οι οποίοι θα πρέπει να προσκομίζουν στους Δημόσιους Φορείς τα σχετικά στοιχεία. Επιπλέον, ο Νόμος προβλέπει την κατά περίπτωση δυνατότητα των Δημόσιων Φορέων να συνάπτουν απευθείας συμβάσεις με τους δανειστές των Ιδιωτικών Φορέων.

3.2.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΣΤΙΣ ΣΔΙΤ

Σημαντικό κεφάλαιο του Χρηματοδοτικού Σχεδίου αποτελεί η ανάλυση κινδύνων. Η εμπειρία έχει αποδείξει ότι όσοι πρόκειται να διαθέσουν Ιδιωτικά Κεφάλαια για ένα έργο (ιδιαίτερα οι δανειστές, περιλαμβανομένων και των Χρηματοπιστωτικών Ιδρυμάτων) απαιτούν να έχει πραγματοποιηθεί αυτή η ανάλυση, προκειμένου να εκτιμήσουν το πιστωτικό ρίσκο που καλούνται να αναλάβουν. Κίνδυνοι σχετικοί με πολιτικές αλλαγές ή παρεμβάσεις ή ανωτέρα βία, είναι καλύτερο να αναλαμβάνονται από το Δημόσιο.

Παρ' όλα αυτά είναι προφανές, ότι ο Παραχωρησιούχος και ο Κατασκευαστής του, πρέπει να αναλαμβάνουν κινδύνους. Έτσι η απόφαση για Παραχώρηση, θα αντικατοπτρίζει το στόχο του Δημοσίου, που είναι η υλοποίηση ενός έργου που θα μελετηθεί, κατασκευαστεί και χρηματοδοτηθεί από τον Ιδιωτικό Τομέα.

Συνοπτικά οι κίνδυνοι που σχετίζονται με ένα έργο αυτής της φύσης, καθώς και ο τρόπος με τον οποίο πρέπει να κατανέμονται είναι:

- Ο κίνδυνος μη ολοκλήρωσης του έργου με υπαιτιότητα του κατασκευαστή, που καλύπτεται με εγγυητικές επιστολές καλή εκτέλεσης. Ο κατασκευαστής, που συνήθως είναι μια Κοινοπραξία, παρέχει επιπλέον διά των Μητρικών Εταιριών των μελών του εγγυήσεις, για την επιτυχή ολοκλήρωση της κατασκευής του έργου.
- Κίνδυνοι μη ολοκλήρωσης, εξάλλου μπορεί να προέλθουν από αδυναμίες του Δημοσίου, όπως το να παράσχει τους απαραίτητους χώρους για τις Εργοταξιακές Εγκαταστάσεις και την ανέγερση του έργου και την ελεύθερη προσπέλαση σε αυτούς (ελεύθερη κατοχή), το να εκδόσει έγκαιρα τις απαραίτητες Άδειες κτλ. Είναι απαραίτητο πριν από την έναρξη των κυρίως εργασιών, θέματα απαλλοτριώσεων και αρχαιοτήτων να έχουν πλήρως διευκρινισθεί.

- Σε ότι αφορά τα ασφαλιστήρια συμβόλαια είναι γεγονός ότι δεσμευτικές δηλώσεις των ασφαλιστικών εταιριών δεν μπορεί να δοθούν παρά μόνο μετά την υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης, οπότε και καλύπτονται οι Κίνδυνοι της Περιόδου Λειτουργίας. Υπάρχει κίνδυνος, ορισμένες ασφαλιστικές καλύψεις να μη διατίθενται στην τρέχουσα αγορά κατά την έναρξη των δύο αυτών περιόδων.
- Ο κίνδυνος εσόδων, για Παραχωρήσεις Μεγάλων Έργων Υποδομής που πρέπει να κατανέμεται μεταξύ του Παραχωρησιούχου και των Χρηματοδοτών του και του Δημοσίου.
- Οι κίνδυνοι από τον πληθωρισμό και επιτόκια δεν μπορεί να αγνοηθούν. Συνήθως ενσωματώνεται προληπτικά ένα δάνειο αναμονής στο Χρηματοδοτικό Σχέδιο.
- Γεγονότα Ανωτέρας Βίας και οι εξ' αυτών κίνδυνοι πρέπει να αναλαμβάνονται από το Δημόσιο εφόσον ανατρέπουν άμεσα ή έμμεσα και κατά τρόπο διαρκή την όλη οικονομική ισορροπία του έργου, πρέπει να θεωρούνται σαν απρόβλεπτες μεταβολές συνθηκών (Άρθρα 288&388 του Α.ΚΟΙ. και Νόμος 2052/92)
- Για την αντιμετώπιση του κινδύνου διαιτησίας, οι δανειστές συνήθως απαιτούν κάποια μορφή νομικής εξασφάλισης, βασισμένη σε μια διαδικασία Διεθνούς Διαιτησίας που άλλωστε είναι σύμφωνη με τους όρους του Άρθρου 9.4 του Ν. 2052/92.

3.3 ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΤΟ ΡΙΣΚΟ

Όλα τα μέρη που συμμετέχουν σε έργα Σ.Δ.Ι.Τ. χρειάζεται να προχωρήσουν σε ανάλυση του ρίσκου. Τυπικά, υπάρχουν 3 ομάδες που συμμετέχουν σε αυτή τη διαδικασία:

Δημόσιος Τομέας (Public Sector)

Ο Δημόσιος Τομέας χρειάζεται να τηρήσει κάποιες οδηγίες σχετικά με τη μεταβίβαση του ρίσκου, οι οποίες καταρτίζονται επίσημα ως βοήθημα χάραξης πολιτικής για τις Σ.Δ.Ι.Τ..

Ιδιωτικός Τομέας (Private Sector)

Ο επιλεγείσας Ιδιωτικός Φορέας θα χρειαστεί να κρίνει εάν (και πώς) θα μπορέσει να διαχειριστεί το ρίσκο που ο Δημόσιος Φορέας αποφασίζει να του μεταβιβάσει.

Χρηματοδότες (Sponsors)

Οι τράπεζες και άλλοι χρηματοδότες συνήθως επιδιώκουν την απόδοση του αρχικού κεφαλαίου και την πληρωμή των τόκων και των αμοιβών τους σε μικρότερο χρονικό πλαίσιο. Εκτός από την εξέταση του επιμερισμού των ρίσκων στα διάφορα μέρη, οι χρηματοδότες εξετάζουν με τη δέουσα επιμέλεια το έργο, την εξουσία και την εκτέλεση του έργου και την αγορά και το πολιτικό περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί το έργο.

Αν και η μεθοδολογία που υιοθετείται για τον προσδιορισμό και την αποτίμηση του ρίσκου, ενδέχεται να είναι κοινή, τα μέρη θα έχουν μάλλον διαφορετικούς αντικειμενικούς στόχους.

Το ρίσκο συνδέεται άμεσα με την ανάλυση της οικονομικής αποδοτικότητας, την οικονομική δυνατότητα, τους λογιστικούς χειρισμούς, τους όρους και τις προϋποθέσεις της ενδεχόμενης Σύμβασης και εντέλει, την επιτυχία ή μη του έργου. Οι προμηθευτές καλούνται επομένως να εξετάσουν και να εκτιμήσουν το επιχειρηματικό ρίσκο σε όλη την εξέλιξη της Σύμπραξης: από τη σύναψη της Σύμβασης έως την εκτέλεση του έργου και τη συνολική διάρκεια της λειτουργίας του.

3.4 ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

Η ρητή και σαφής κατανομή των κινδύνων που προαναφέρθηκαν αποτελεί βασική προϋπόθεση υλοποίησης ενός έργου ΣΔΙΤ, διότι συνδέεται άμεσα με την εξασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας του έργου και της χρηματοοικονομικής ισορροπίας του καθ' όλη την περίοδο εκμετάλλευσης, ώστε να καθίσταται χρηματοδοτήσιμο.

Το Πράσινο Βιβλίο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επισημαίνει ότι «... στις ΣΔΙΤ δεν είναι αυτονόητο ότι ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα πρέπει να αναλάβει όλους τους κινδύνους ή το μεγαλύτερο μέρος των κινδύνων που συνδέονται με το σχέδιο. Η ακριβής κατανομή των κινδύνων πραγματοποιείται κατά περίπτωση, ανάλογα με την ικανότητα κάθε πλευράς να τους αξιολογεί, να τους ελέγχει και να τους διαχειρίζεται». Τυχόν επιφανειακή προσέγγιση αυτού του ζητήματος μπορεί να οδηγήσει σε απλουστευτικές εκτιμήσεις, σχετικά με το κατά πόσο η υλοποίηση δημόσιων έργων με τη μέθοδο των συμπράξεων αποτελεί «φθηνότερη» ή «ακριβότερη» επιλογή.

Επομένως, ο προσδιορισμός, η διαπραγμάτευση και η σωστή κατανομή του κινδύνου είναι βασικής σημασίας για την αρχική βιωσιμότητα και συνεχή επιτυχία όλων των έργων ΣΔΙΤ. Εάν ο Ιδιώτης αναλάβει κινδύνους που δεν μπορεί να διαχειριστεί ή κατ' άλλο τρόπο να αποφύγει, δεν έχει πιθανότητες να επιβιώσει και τα αρχικά φαινομενικά οφέλη από την ανάληψη της σύμβασης μπορεί να υπερακοντιστούν από συνεχή προβλήματα λόγω έκθεσης σε ανέλεγκτες συνθήκες κατά τη διάρκεια της ζωής του έργου.

Αφού συμφωνηθούν και κατανεμηθούν οι κίνδυνοι, οι αντίστοιχες ευθύνες των διαφόρων μερών πρέπει να αντανakλώνται σαφώς στις συμφωνίες του έργου. Ο θεμελιώδης σκοπός της σύμβασης σε ένα έργο ΣΔΙΤ είναι να καθορίσει τα δικαιώματα, καθήκοντα και υποχρεώσεις των διαφόρων μερών και να κατανείμει τους σχετικούς κινδύνους.

Μια περιληπτική θεώρηση του επιμερισμού του κινδύνου κατά την περίοδο της εκχώρησης ακολουθεί στη συνέχεια.

1) Περίοδος κατασκευής

Ο Ιδιώτης αναλαμβάνει τους ακόλουθους κινδύνους:

- χρονοδιάγραμμα (με κατάλληλες επεκτάσεις για γεγονότα ανωτέρας βίας)
- κατάσταση του εδάφους
- αδειοδοτήσεις
- υπέρβαση εξόδων και
- καταλληλότητα της κατασκευής / μελέτης για το προδιαγεγραμμένο αποτέλεσμα.

Ο συνολικός κίνδυνος, επομένως, της ικανότητας παράδοσης του έργου σύμφωνα με τις καθορισμένες προδιαγραφές ανήκει στον Ιδιώτη.

2) Περίοδος λειτουργίας

Τα έσοδα του Ιδιώτη συνδέονται άμεσα με την αποδοτικότητα των υπηρεσιών του έργου κατά τη διάρκεια της ζωής του δικαιώματος εκμετάλλευσης. Ο μηχανισμός πληρωμών μεταβιβάζει αυτός καθ' εαυτός σημαντικούς κινδύνους. Οι πληρωμές θα μειώνονται σύμφωνα με αστοχίες ως προς την ποιότητα της υπηρεσίας, τη χρήση και τη διαθεσιμότητά της.

Ο Ιδιώτης αναλαμβάνει τους ακόλουθους κινδύνους που σχετίζονται με το μακροχρόνιο κόστος της λειτουργίας των υπηρεσιών:

- τακτική και περιοδική συντήρηση σε όλη τη διάρκεια ζωής του έργου,
- πρόγραμμα αντικατάστασης εξοπλισμού,
- κόστη εργοδοσίας / συνταξιοδότησης,
- αλλαγές στη νομοθεσία για την απασχόληση, υγιεινή, ασφάλεια και άλλους τομείς, και
- καταληκτική αξία του έργου.

Ο Ιδιώτης επιθυμεί να διασφαλίσει ότι ο μηχανισμός πληρωμών θα λαμβάνει υπ' όψη ορισμένους κινδύνους όπως οι μελλοντικοί ρυθμοί πληθωρισμού, και θα επιχειρήσει να μεταθέσει άλλους κινδύνους όπως η ποιότητα των υπηρεσιών, στην ιδιωτική εταιρεία που αναλαμβάνει τη λειτουργία του έργου ή στους ασφαλιστές.

3) Χρηματοδοτικός κίνδυνος

Δεδομένου ότι το έργο μπορεί, για παράδειγμα, να χρηματοδοτηθεί κατά 90% από τις τράπεζες ή τη χρηματαγορά και μόνο 10% από τους ιδιώτες επενδυτές (ίδια κεφάλαια), ένας αριθμός των κινδύνων που αναλαμβάνονται από τον Ιδιώτη θα αναληφθεί επίσης από τους χρηματοδότες. Οι τράπεζες έχουν επομένως μεγάλο ενδιαφέρον να διασφαλίσουν ότι η κατανομή του κινδύνου είναι η σωστή.

Οι κίνδυνοι αυτοί είναι ενδεικτικά οι παρακάτω:

- πολιτικός
- πιστοληπτικός (τόσο του Ιδιώτη όσο και της δημόσιας αρχής)
- αποτέλεσμα της δυνατότητας / όγκου μείωσης πληρωμών
- κίνδυνος εκμεταλλευτή (κακή απόδοση πληρωμών ή απώλεια αδείας)
- φορολογικές και νομοθετικές αλλαγές, και
- ανωτέρα βία

Η διαθεσιμότητα ρευστότητας σε περίπτωση που η σύμβαση διακοπεί είναι κρίσιμος παράγοντας για την εκτίμηση του χρηματοδοτικού κινδύνου. Η σύμβαση μπορεί να διακοπεί λόγω αθέτησης υποχρεώσεων του Ιδιώτη, λόγω αθέτησης υποχρεώσεων της δημόσιας αρχής και λόγω ανωτέρας βίας. Οι χρηματοδότες επιχειρούν να εξασφαλίσουν αποπληρωμή του αρχικού κεφαλαίου στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό σε όλες αυτές τις περιπτώσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΕΘΝΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ

4.1 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ

Στο πλαίσιο της στατιστικής πληροφόρησης, ένα ιδιαίτερο πεδίο για την παρουσίαση και αποτύπωση των οικονομικών στοιχείων και πληροφοριών, είναι οι Εθνικοί Λογαριασμοί.

Οι Εθνικοί Λογαριασμοί αποτελούν ένα πλήρες και ολοκληρωμένο σύστημα καταγραφής των οικονομικών φαινομένων που παρατηρούνται σε μια οικονομία σε μια δεδομένη περίοδο. Οι Εθνικοί Λογαριασμοί στη σύγχρονη πραγματικότητα έχουν αποκτήσει ιδιαίτερη και βαρύνουσα σημασία ως μέσο στατιστικής και οικονομικής πληροφόρησης. Αν και σε διεθνές επίπεδο παρατηρείται ιδιαίτερη εξέλιξη στην ανάπτυξη και εφαρμογή των συστημάτων Εθνικών Λογαριασμών, στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν επιπλέον αποτελέσει τη βασικότερη πηγή άντλησης όλων εκείνων των στοιχείων που είναι απαραίτητα για τη χάραξη, την εφαρμογή και την πιστοποίηση των οικονομικών της πολιτικών.

4.2 ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΧΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ

Ορισμένα από τα βασικότερα στοιχεία του Συστήματος Εθνικών Λογαριασμών είναι τα εξής:

- *το Συστήματος Εθνικών Λογαριασμών αποτελεί ένα σύστημα καταγραφής των συνολικών συναλλαγών της οικονομίας. Επομένως το Συστήματος Εθνικών Λογαριασμών είναι το επιστημονικό όργανο ή η μέθοδος ή η τεχνική καταγραφής και παρουσίασης των συνολικών συναλλαγών της οικονομίας.*

- *το Σύστημα Εθνικών Λογαριασμών παρουσιάζει* κατά ένα ορισμένο τρόπο όχι αυθαίρετα τις συνολικές συναλλαγές της οικονομίας. Η τεχνική μέθοδος καταγραφής των συναλλαγών είναι το διπλογραφικό σύστημα. Η μέθοδος αυτή είναι τυποποιημένη και αποδεκτή από όλες τις χώρες. Η αρχή της διπλογραφίας αντανακλά τη διπλή φύση όλων των συναλλαγών και προκύπτει από τον κλασικό κανόνα της Γενικής Λογιστικής: “σε κάθε πίστωση υπάρχει και η αντίστοιχη χρέωση”. Έτσι ολόκληρο το διασυνδεδεμένο πλαίσιο των Λογαριασμών του Συστήματος Εθνικών Λογαριασμών στηρίζεται στην αρχή της διπλογραφίας.
- *το Σύστημα Εθνικών Λογαριασμών καταγράφει* τις συναλλαγές που διεξάγονται σε όλη την επικράτεια ή χώρα δηλαδή συλλαμβάνει τις συναλλαγές που διεξάγονται σε ολόκληρο των εθνικό χώρο. το Σύστημα Εθνικών Λογαριασμών καταγράφει τις συναλλαγές μιας δεδομένης χρονικής περιόδου, συνήθως 1 έτους. Μέσω του συστήματος των Εθνικών Λογαριασμών επιτυγχάνεται η παρακολούθηση και η παρουσίαση των βασικών εθνικοοικονομικών μεγεθών: το ακαθάριστο εθνικό προϊόν, το καθαρό εθνικό εισόδημα, η εθνική δαπάνη-κατανάλωση, η επένδυση, η αποταμίευση, ο προσδιορισμός του επιπέδου των τιμών, του επιπέδου της απασχόλησης, των επιτοκίων και άλλων μεταβλητών

Οι βασικές αυτές μεταβλητές προσδιορίζονται από το σύστημα εθνικών λογαριασμών, μέσω του μεθοδικού υπολογισμού και της συστηματικής κατάταξης στους ειδικούς πίνακες με τρόπο τέτοιο ώστε να επιτυγχάνεται η μελέτη της διάρθρωσης της οικονομίας, τη διαπίστωση και διερεύνηση των εξελικτικών τάσεων και την διαπίστωση και αντιμετώπιση των προβλημάτων που τυχόν αντιμετωπίζει η ενίοτε οικονομία.

4.3 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΤΩΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΩΝ ΕΘΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ

► ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΪΟΝ

Είναι το σύνολο της αξίας των τελικών προϊόντων -αγαθών και υπηρεσιών- τα οποία παρήχθησαν μέσα στα όρια της επικράτειας κατά την διάρκεια δεδομένης περιόδου. Σύμφωνα με άλλη διατύπωση το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν είναι το σύνολο των αμοιβών των κατόχων των συντελεστών της παραγωγής, τις οποίες πήραν κατά την δεδομένη χρονική περίοδο, σαν αντάλλαγμα των υπηρεσιών που παρείχαν σε φυσικά η νομικά πρόσωπο (επιχειρήσεις, ιδιώτες, δημόσιο) εγκατεστημένα μέσα στην επικράτεια αυξημένο κατά τις αποσβέσεις.

► ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗ ΕΘΝΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ

Είναι η Ακαθάριστη Δαπάνη της οικονομίας, σε δεδομένη περίοδο αυξημένο κατά τις εξαγωγές αγαθών, υπηρεσιών και εισροών εισοδημάτων στην επικράτεια, από την απασχόληση ημεδαπών στο εξωτερικό και συγχρόνως μειωμένη κατά τις εισαγωγές αγαθών, υπηρεσιών και εκροών εισοδημάτων των συντελεστών, από την απασχόληση μη μόνιμων κατοίκων στην επικράτεια. Η Ακαθάριστη Εθνική Δαπάνη ισούται προς το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν σε αγοραίες τιμές.

► ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ

Ως Εθνικό Εισόδημα ορίζεται το εισόδημα που δημιουργείται από τους μόνιμους κατοίκους μιας χώρας, ανεξάρτητα από τον τόπο διαμονής τους ή της δραστηριότητας τους ως συντελεστές παραγωγής. Έτσι το Εθνικό Εισόδημα περιλαμβάνει και το εισόδημα ή την παραγωγή που έχει δημιουργηθεί από τους μόνιμους κατοίκους μίας χώρας στο εξωτερικό. Κατά συνέπεια το Ακαθάριστο Εθνικό Εισόδημα αποτελεί το σύνολο των αμοιβών που αποκτώνται από τους μόνιμους κατοίκους της επικράτειας σε δεδομένη χρονική περίοδο σε αντάλλαγμα των υπηρεσιών που παρείχαν

στην παραγωγική διαδικασία, οπουδήποτε και αν διεξάγεται αυτή, δηλαδή είτε μέσα στα όρια της επικράτειας, είτε έξω από αυτήν, αυξημένο κατά τις αποσβέσεις.

Το Ακαθάριστο Εθνικό Εισόδημα διαφέρει από το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν κατά το ποσόν του καθαρού εισοδήματος από την αλλοδαπή, που μπορεί να είναι θετικό ή αρνητικό.

► ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΝΝΟΙΑΣ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ

Οι Εθνικοί Λογαριασμοί καταγράφουν την παραγωγή του εθνικού προϊόντος μιας χώρας σε μια παρελθούσα περίοδο, την ιδιοποίηση, τη διάθεση και τη χρήση του αντίστοιχου εισοδήματος από τους τομείς και από την οικονομία στο σύνολο της και τέλος και οικονομικές σχέσεις της ημεδαπής με την αλλοδαπή, οι οποίες συνίστανται στην εισαγωγή και στην εξαγωγή εμπορευμάτων και χρήσης συντελεστών παραγωγής και στις μεταβιβαστικές πληρωμές προς και από την αλλοδαπή.

Το Εθνικό προϊόν αποτελεί τη συνολική παραγωγική προσπάθεια των κατοίκων μίας χώρας, δηλαδή την παραγωγική επίδοση του Εθνικού πλούτου μίας χώρας. Έτσι η ποσότητα των αγαθών και υπηρεσιών που παράγονται από τους κατοίκους μίας χώρας κατά τη διάρκεια μιας χρονικής περιόδου, συνήθως ενός έτους, αποτιμάται σε χρηματικές μονάδες και συνθέτει την έννοια του Εθνικού προϊόντος.

Ο υπολογισμός του Εθνικού προϊόντος μπορεί να διενεργηθεί βάσει των παρακάτω μεθόδων:

- 1) του υπολογισμού της αξίας των τελικών προϊόντων·
- 2) του υπολογισμού της προστιθέμενης αξίας·
- 3) του υπολογισμού του εισοδήματος βάσει της κατανομής αυτού μεταξύ των συντελεστών παραγωγής.

Σύμφωνα δηλαδή με τα παραπάνω μπορούμε γενικευμένα να πούμε ότι το Εθνικό Προϊόν ισούται με το Εγχώριο Προϊόν αυξανόμενο με το Καθαρό Προϊόν από το Εξωτερικό.

- ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΟΪΟΝ ΣΕ ΑΓΟΡΑΙΕΣ ΤΙΜΕΣ
- ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟΥ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ
- ΔΙΑΦΟΡΑ ΜΕΤΑΞΥ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟΥ ΕΓΧΩΡΙΟΥ²⁰ & ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ
- ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ
- ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΠΑΓΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ
- ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ
- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
- ΓΕΩΡΓΙΑ –ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑ
- ΔΗΜΟΣΙΑ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ
- ΕΓΧΩΡΙΟΣ – ΕΘΝΙΚΟΣ
- ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΑΓΑΘΩΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
- ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΓΧΩΡΙΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΛΛΟΔΑΠΗ
- ΕΜΜΕΣΟΙ ΦΟΡΟΙ
- ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΑΓΑΘΩΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
- ΤΙΜΕΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- ΤΙΜΕΣ ΑΓΟΡΑΙΕΣ
- ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

4.4 ΔΟΜΗ ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΘΝΙΚΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ

Το Σύστημα Εθνικών Λογαριασμών παρουσίαζε 6 εθνικούς στατιστικούς πίνακες οι οποίοι αναφέρονται στους εξής 6 Λογαριασμούς.

- Λογαριασμός ακαθάριστου εθνικού προϊόντος ή λογαριασμός παραγωγής και χρήσης του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος
- Λογαριασμός Εθνικού Εισοδήματος
- Ενοποιημένος Λογαριασμός τρεχουσών εισπράξεων και πληρωμών του Δημοσίου ή

Λογαριασμό τρεχουσών συναλλαγών του Δημοσίου

- Ενοποιημένος Λογαριασμός των ιδιωτικών ιδρυμάτων και ιδιωτών ή τον Λογαριασμό τρεχόντων εσόδων και εξόδων των ιδιωτών και ιδιωτικών μη κερδοσκοπικών οργανισμών
- Ενοποιημένος Λογαριασμός επενδύσεων και αποταμιεύσεων ή των Λογαριασμό επενδύσεων και αποταμιεύσεων της οικονομίας
- Ενοποιημένος Λογαριασμός διεθνών συναλλαγών της οικονομίας ή τον Λογαριασμό διεθνών συναλλαγών της οικονομίας.

Στη συνέχεια θα παρουσιαστεί και θα διευκρινισθεί το εννοιολογικό περιεχόμενο των έξι παραπάνω λογαριασμών. Αυτό κρίνεται απαραίτητο καθώς από το περιεχόμενο του κάθε λογαριασμού φαίνεται όχι μόνο η σημασία του για την ανάλυση της λειτουργίας του οικονομικού συστήματος αλλά και η αλληλεξάρτηση των επιμέρους λογαριασμών.

► Λογαριασμός ακαθάριστου εθνικού προϊόντος και εθνικής δαπάνης

Ο λογαριασμός αυτός αποδίδει την βασική ταυτότητα των Εθνικών Λογαριασμών, δηλαδή ότι το ακαθάριστο εθνικό προϊόν σε τιμές αγοράς ισούται με την ακαθάριστη εθνική δαπάνη.

Οι συγκεκριμένοι λογαριασμοί, του εθνικού προϊόντος και της εθνικής δαπάνης περιλαμβάνουν αρκετά μεγέθη όπως τις αποσβέσεις, τους άμεσους και έμμεσους φόρους, τις επιδοτήσεις, την εθνική δαπάνη(ιδιωτική και δημόσια κατανάλωση), τις ακαθάριστες επενδύσεις.

► Λογαριασμός εθνικού εισοδήματος

Τόσο ο υπολογισμός του εθνικού εισοδήματος όσο και η απεικόνιση του στους Εθνικούς Λογαριασμούς αναφέρονται σε συναλλαγές οι οποίες αφορούν την οικονομική δραστηριότητα των μόνιμων κατοίκων της χώρας.

Μόνιμος κάτοικος θεωρείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, ανεξαρτήτως εθνικότητας, που είναι μόνιμα εγκατεστημένο στο κέντρο της επιχειρηματικής του δράσης εντός των γεωγραφικών ορίων της χώρας της οποίας καταρτίζονται οι Εθνικοί Λογαριασμοί.

► Ενοποιημένος Λογαριασμός τρεχουσών εισπράξεων και πληρωμών του Δημοσίου ή Λογαριασμό τρεχουσών συναλλαγών του Δημοσίου

Στον Λογαριασμό αυτό περιλαμβάνεται το σύνολο των εισπράξεων και πληρωμών του Δημοσίου, δηλαδή της κεντρικής κυβέρνησης, της αυτοδιοίκησης, της κοινωνικής ασφάλισης και των λοιπών Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου, από τις τρέχουσες συναλλαγές. Δεν περιλαμβάνονται δηλαδή οι συναλλαγές που έχουν κεφαλαιουχικό χαρακτήρα, συναλλαγές δηλαδή οι οποίες έχουν ως πηγή χρηματοδότησης τις αποταμιεύσεις οι οποίες σχηματίζονται από ρευστό κεφάλαιο(δάνειο κ.τ.λ.). Όσον αφορά τα έσοδα του Δημοσίου από τους άμεσους φόρους περιλαμβάνονται επίσης και οι εισφορές προς τους ασφαλιστικούς οργανισμούς.

Σε αυτό το Λογαριασμό διακρίνουμε δύο κατηγορίες τρεχουσών συναλλαγών:

1. Της τρέχουσες μεταβιβάσεις της αλλοδαπής προς το δημόσιο.

Αυτές περιλαμβάνουν εισπράξεις του δημοσίου οι οποίες προέρχονται από ξένες οικονομίες, οι οποίες χορηγούν ποσά. Οι τρέχουσες αυτές μεταβιβάσεις υπάγονται στις τρέχουσες συναλλαγές ενώ ουσιαστικά πρόκειται για παροχή κεφαλαίου.

2. Οι τρέχουσες μεταβιβάσεις του δημοσίου προς την αλλοδαπή.

Αυτές αποτελούν πληρωμές του κράτους προς το εξωτερικό χωρίς να υπάρχει αντιπαροχή, δηλαδή για παράδειγμα οι εισφορές που πληρώνει το δημόσιο ετησίως σε διάφορους οργανισμούς, καθώς και οι συντάξεις των

Ελλήνων που είναι εγκατεστημένοι στο εξωτερικό και τις οποίες πληρώνει το ελληνικό δημόσιο.

► Ενοποιημένος Λογαριασμός των ιδιωτικών ιδρυμάτων και ιδιωτών ή τον Λογαριασμό τρεχόντων εσόδων και εξόδων των ιδιωτών και ιδιωτικών μη κερδοσκοπικών οργανισμών

Ο Λογαριασμός αυτός παρουσιάζει στην πίστωση του τα εισοδήματα των ιδιωτών-νοικοκυριών και των κοινωφελών ιδιωτικών ιδρυμάτων-μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, καθώς επίσης και τα εισοδήματα τα οποία προέρχονται από μεταβιβάσεις από το δημόσιο και την αλλοδαπή.

Στην χρέωση του, από την άλλη, παρουσιάζεται τρόπος διάθεσης των εισοδημάτων αυτών, δηλαδή η κατανάλωση τους για πληρωμή φόρων, για μεταβιβάσεις προς την αλλοδαπή και η τυχόν αποταμίευση που υπάρχει.

Πρέπει να σημειωθεί ότι το μέγεθος των ακαθάριστων επενδύσεων στην εθνική οικονομία είναι διαφορετικό από το μέγεθος της αποταμίευσης. Αυτό γιατί οι ακαθάριστες επενδύσεις περιλαμβάνουν και τις αποσβέσεις.

► Ενοποιημένος Λογαριασμός επενδύσεων και αποταμιεύσεων ή των Λογαριασμό επενδύσεων και αποταμιεύσεων της οικονομίας

Η χρέωση του λογαριασμού αυτού δείχνει τις ακαθάριστες επενδύσεις της οικονομίας καθώς και το καθαρό υπόλοιπο δανείων προς την αλλοδαπή.

Στην πίστωση του λογαριασμού αυτού εμφανίζονται οι πηγές χρηματοδότησης της ακαθάριστης αύξησης του εθνικού κεφαλαίου. Πρέπει να σημειωθεί ότι εξαιτίας της ενοποίησης όλων των τομέων της οικονομίας ο δανεισμός και οι κεφαλαιουχικές μεταβιβάσεις στο εσωτερικό αλληλοσυμψηφίζονται.

► Ενοποιημένος Λογαριασμός διεθνών συναλλαγών της οικονομίας ή τον Λογαριασμό διεθνών συναλλαγών της οικονομίας

Ο λογαριασμός αυτός δείχνει τις συνολικές συναλλαγές μεταξύ των νόμιμων κατοίκων της χώρας και των κατοίκων της αλλοδαπής. Ο λογαριασμός αυτός ουσιαστικά είναι πίνακας του ισοζυγίου εξωτερικών πληρωμών της χώρας, τροποποιημένος όμως κατά τέτοιο τρόπο που να δείχνει τους πόρους τους οποίους η εθνική οικονομία απέκτησε με τις σχέσεις της με το εξωτερικό αλλά

και τον τρόπο με τον οποίο διέθεσε τους πόρους αυτούς σε σχέση με το εξωτερικό.

4.5 ΣΔΙΤ* – ΕΘΝΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ

Η πορεία των δημοσιονομικών μεγεθών και η υποχρέωση όλων των μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης να συμμορφώνονται με τους κανόνες του Συμφώνου Σταθερότητας και Ανάπτυξης επιβάλλουν ως επιτακτική την ανάγκη εξοικονόμησης δημοσιονομικών πόρων. Η Ελλάδα, ως χώρα που το επίπεδο ευημερίας της, μετρούμενο σε όρους Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος, είναι χαμηλότερο από το μέσο όρο των χωρών της Ε.Ε. οφείλει να λάβει όλα τα ενδεδειγμένα μέτρα ώστε να επιτυγχάνει υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης για μια σειρά ετών. Στα πλαίσια αυτά θα πρέπει να υπάρξουν επικεντρωμένες πολιτικές προσέλκυσης σημαντικού αριθμού ξένων επενδυτικών κεφαλαίων. Σκοπός αυτής της στόχευσης είναι οι υψηλοί ρυθμοί οικονομικής ανάπτυξης ώστε να υπάρξει σύγκλιση των επιπέδων οικονομικής ευημερίας, να περιοριστεί η υψηλή ανεργία και να χρηματοδοτηθεί το κοινωνικό κράτος.

Η προσέλκυση, όμως, ξένων επενδύσεων έχει καταστεί μια έντονα ανταγωνιστική δραστηριότητα σε διεθνές επίπεδο μεταξύ περιφερειών, κρατών, ακόμα και πόλεων. Οι περιοχές συναγωνίζονται για την απόκτηση των σημαντικών ωφελειών που αποδίδουν οι επενδύσεις, στις οποίες συνοπτικά περιλαμβάνονται η αύξηση της απασχόλησης με ταυτόχρονη βελτίωση των δεξιοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού, η αύξηση του ΑΕΠ, η μεταφορά τεχνογνωσίας και τεχνολογίας, η ενίσχυση των εξαγωγών, η ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας, καθώς και άλλοι παράγοντες που συμβάλλουν στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη μιας περιοχής. Τα τελευταία χρόνια έχουν εφαρμοσθεί καινοτόμα μέσα χρηματοδότησης που βοηθούν στην ανάληψη επενδυτικών σχεδίων από διεθνείς επενδυτές. Ορισμένα από αυτά τα μέτρα χρηματοδότησης προσεγγίζουμε αναλυτικότερα στην παρούσα ενότητα.

Οι συμπράξεις μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) αποτελούν ένα καινοτόμο τρόπο χρηματοδότησης για την κατασκευή δημοσίων έργων και

προσφοράς δημόσιων υπηρεσιών με την ενεργό συμμετοχή των ιδιωτικών κεφαλαίων (Ειδική Γραμματεία Υπουργείου Οικονομικών 2006). Η μέθοδος αυτή γνωρίζει μεγάλης ανάπτυξης τα τελευταία χρόνια στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδιαίτερα στο Ηνωμένο Βασίλειο. Πρόκειται για μακροχρόνιες συμβάσεις μεταξύ δημόσιων φορέων και ιδιωτών που ανακηρύσσονται ανάδοχοι για το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη χρηματοδότηση, τη λειτουργία, τη συντήρηση και τον τρόπο αποπληρωμής δημόσιων έργων και την παροχή υπηρεσιών. Οι ΣΔΙΤ μπορεί να αποδειχθούν ιδιαίτερας χρήσιμες σε περιόδους εφαρμογής προγραμμάτων μείωσης του δημοσιονομικού ελλείμματος και του χρέους όπου το πρώτο θύμα των περικοπών είναι συνήθως οι δημόσιες επενδύσεις. Στην περίπτωση αυτή που απαιτείται αύξηση της επενδυτικής δραστηριότητας χωρίς όμως να επιβαρυνθεί ιδιαίτερα το δημοσιονομικό έλλειμμα, η έγκαιρη εμφάνιση των Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα και μάλιστα σε ικανοποιητικούς ρυθμούς μπορούν να υποκαταστήσουν σε σημαντικό βαθμό δημόσιες επενδύσεις που σήμερα χρηματοδοτούνται από το Πρόγραμμα Δημόσιων Επενδύσεων (ΠΔΕ).**

Πώς όμως προκύπτει το δημοσιονομικό όφελος από τις ΣΔΙΤ σε σύγκριση με τον κλασσικό τρόπο κατασκευής και χρηματοδότησης; Αν κάποιο δημόσιο έργο πραγματοποιηθεί ως ΣΔΙΤ από ιδιώτες αναδόχους, η αποπληρωμή θα γίνει σταδιακά, σε ένα μακρύ χρονικό διάστημα, είτε από το δημόσιο (υπό κάποια μορφή τοκοχρεολυτικής απόσβεσης της επένδυσης) είτε κατ' ευθείαν από τους χρήστες του έργου (π.χ. με διόδια). Αν γίνει με τον κλασσικό τρόπο, η πληρωμή θα επικεντρωθεί στην κατασκευαστική περίοδο, δηλαδή οι πόροι θα απαιτηθεί να εκταμιευθούν βραχυπρόθεσμα, επιβαρύνοντας αντίστοιχα το δημοσιονομικό έλλειμμα και το χρέος.

Παρά το αδιαμφισβήτητο δημοσιονομικό όφελος, η διεθνής εμπειρία υποδεικνύει ότι τα μικροοικονομικά / επιχειρηματικά οφέλη από την επιλογή ενός έργου ως ΣΔΙΤ και όχι με τον κλασσικό τρόπο είναι ακόμα πιο σημαντικά. Συνήθως, ένα έργο που πραγματοποιείται με τον κλασσικό τρόπο έχει χαμηλότερο κόστος χρηματοδότησης από την αντίστοιχη ΣΔΙΤ λόγω μεγαλύτερης πιστοληπτικής ικανότητας του δημοσίου από τους αντίστοιχους ιδιώτες αναδόχους. Άλλοι όμως παράγοντες, όπως ποιότητα, συντήρηση, χρόνοι παράδοσης, αξιοπιστία, λειτουργικότητα μπορεί να υπαγορεύουν την

επιλογή ως ΣΔΙΤ. Επιπλέον, οι ΣΔΙΤ, συμβάλλουν στην κινητοποίηση αποταμιευτικών πόρων και την προσέλευση ξένων κεφαλαίων και επενδυτών, στην ανάπτυξη μιας δευτερογενούς αγοράς χρέους, επιχειρηματικών συμμετοχών κλπ, ενώ δίνουν την δυνατότητα στις ελληνικές τράπεζες, τις επιχειρήσεις και τους επενδυτικούς φορείς να αποκτήσουν τεχνογνωσία, την οποία μπορεί να μεταφέρουν και στην εγγύς περιοχή, όπως π.χ. οι Βαλκανικές χώρες και η Μέση Ανατολή.

Σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες και ιδιαίτερα και ιδιαίτερα στο Ηνωμένο Βασίλειο, την Ολλανδία, τη Γερμανία, την Ισπανία και την Πορτογαλία οι ΣΔΙΤ έχουν προχωρήσει σημαντικά. Ιδιαίτερα στο Ηνωμένο Βασίλειο, τα έργα που έχουν χρηματοδοτηθεί με τον τρόπο αυτό ξεπερνούν τα 40 δισ. ευρώ, δηλαδή το 12% περίπου του συνόλου των δημοσίων επενδύσεων. Τα έργα αυτά έγιναν κατά κύριο λόγο στον τομέα της Υγείας (νοσοκομεία), της Πρόνοιας (εργατικές κατοικίες), της Παιδείας (σχολεία), της Δικαιοσύνης (σωφρονιστικά καταστήματα) και των Μεταφορών (δρόμοι).

Στην Ελλάδα, το θεσμικό πλαίσιο για ΣΔΙΤ αξίας μέχρι 200 εκατ. ευρώ παρέχεται με το νόμο 3389/2005. Για ΣΔΙΤ μεγαλύτερης αξίας, είτε προβλέπεται η υπαγωγή στο νόμο 3389/2005 με απόφαση της αρμόδιας Διυπουργικής Επιτροπής για τις ΣΔΙΤ, είτε νομοθετεί κατά περίπτωση (ad hoc) η Βουλή. Στον ορισμό των δημόσιων φορέων περιλαμβάνονται, πέραν του Δημοσίου, οι ΟΤΑ, τα ΝΠΔΔ, και ανώνυμες εταιρείες το μετοχικό κεφάλαιο των οποίων ανήκει εξ ολοκλήρου στους παραπάνω φορείς (Εφημερίς της Κυβερνήσεως 2005). Σε αντιδιαστολή με τις ΣΔΙΤ, υπάρχουν οι κλασσικοί τρόποι προκήρυξης, δημοπράτησης, κατασκευής και χρηματοδότησης των έργων. Στη χώρα μας, τα μεγάλα έργα «Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος», «Γέφυρα Ρίο-Αντίρριο», «Αττική Οδός» με τη μορφή χρηματοδότησης ΣΔΙΤ .

Με βάση τον νόμο 3389/2005 για τις ΣΔΙΤ, μέχρι σήμερα έχουν εγκριθεί από την αρμόδια διυπουργική επιτροπή προτάσεις ύψους 750 εκατ. ευρώ περίπου. Αυτές επικεντρώνονται σε σχολικές υποδομές, σε συνεδριακά κέντρα, σε δικαστικά μέγαρα, σε σωφρονιστικά καταστήματα, σε πανεπιστημιακές υποδομές και σε πυροσβεστικούς σταθμούς. Είναι σαφής και επιτακτική η ανάγκη να αυξηθεί ο αριθμός και η αξία των έργων που πραγματοποιούνται ως ΣΔΙΤ (Ειδική Γραμματεία Υπουργείου Οικονομικών 2006).⁸⁷ Η επιλογή των ΣΔΙΤ για κατάλληλα επιλεγμένα δημόσια έργα αντί των κλασσικών τρόπων

κατασκευής και χρηματοδότησής τους είναι επιτακτική. Το (όποιο) κόστος είναι σαφώς μικρότερο από το προσδοκώμενο όφελος, ειδικότερα αν ληφθεί υπόψη η δημοσιονομική συγκυρία. Βέβαια, οι ΣΔΙΤ δεν είναι πανάκεια, ούτε για την επίλυση του δημοσιονομικού προβλήματος της χώρας, ούτε για την αριστοποίηση του τρόπου που γίνονται οι δημόσιες επενδύσεις στην Ελλάδα, ούτε βέβαια ως έμμεσος τρόπος ιδιωτικοποίησης. Είναι όμως ένα σημαντικό βήμα προς την ορθή κατεύθυνση.

*–*Οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) σύμφωνα με τον ΕΛΚΕ΄και το υπουργείο Ανάπτυξης αποτελούν μια από τις πιο σύγχρονες μορφές ΑΞΕ.*

*–**Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) καθορίζει τους πόρους που μπορούν να διατεθούν για χρηματοδότηση επενδυτικών έργων. Αφορά δαπάνες που πραγματοποιούνται για έργα υποδομής και οικονομικής ανάπτυξης της χώρας σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.*

*–***Η Ειδική Γραμματεία Ψηφιακού Σχεδιασμού, του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών, συνεστήθη το Δεκέμβριο του 2000 (ΦΕΚ 1502/ 8.12.2000) έχοντας σαν βασική αποστολή το σχεδιασμό, την παρακολούθηση, την εποπτεία και εν γένει τη διαχείριση του Ε.Π. "ΚτΠ" στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ.*

4.6 ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Ο κατασκευαστικός κλάδος θεωρείται από τους σημαντικότερους κλάδους της Ελληνικής Οικονομίας και συνδέεται στενά με την οικονομική ανάπτυξη της χώρας, ενώ η σημασία του για τη διαμόρφωση τάσεων και εξελίξεων στα μεγέθη της Ελληνικής Οικονομίας είναι αδιαμφισβήτητη. Η ροή χρηματικών κονδυλίων από το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης για την ολοκλήρωση των αναπτυξιακών έργων υποδομής και η ανάληψη της Ολυμπιάδας του 2004 με την ολοκλήρωση των έργων που απαιτήση η διεξαγωγή της ανέδειξαν τον κλάδο σε σημαντικό αναπτυξιακό παράγοντα. Η πρωτεύουσα θέση του στην Ελληνική Οικονομία αναδεικνύεται και από τη συμμετοχή των κατασκευών στη διαμόρφωση του ΑΕΠ, η οποία τα τελευταία χρόνια ήταν της τάξεως του 10% και μαζί με τις συναφείς δραστηριότητες έφθασε το 20%.

Η κατασκευαστική δραστηριότητα μπορεί να αναλυθεί κυρίως σε δύο

επιμέρους κατηγορίες:

- α) Δημόσια Έργα
- β) Ιδιωτικά Έργα

Μερικά από τα μεγάλα τεχνικά έργα υποδομής (που αποπερατώθηκαν ή συνεχίζουν να κατασκευάζονται) είναι ο νέος διεθνής αερολιμένας *Ελευθέριος Βενιζέλος στα Σπάτα*, η ζεύξη *Ρίου - Αντιρρίου*, το *Αττικό Μετρό*, ο οδικός άξονας της *Εγνατίας*, η ελεύθερη λεωφόρος *Σπάτων - Σταυρού - Ελευσίνας*, ο οδικός άξονας *Πάτρας - Αθήνας - Θεσσαλονίκης – Ευζώνων (ΠΑΘΕ)*, τα έργα εκτροπής του *Αχελώου*, έργα *ΟΣΕ κλπ.*, ενώ σε εξέλιξη βρίσκονται διαγωνισμοί όπως για το Μετρό της Θεσσαλονίκης, το Αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης (τα δύο τελευταία έργα βρίσκονται σε εξέλιξη), επεκτάσεις του Μετρό της Αθήνας, έργα βελτίωσης του σιδηροδρομικού δικτύου και για μεγάλα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα όπως της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας Θεσσαλονίκης, των αυτοκινητοδρόμων *Μαλιακός - Κλειδί*, *Κόρινθος - Πάτρα*, *Τρίπολη - Καλαμάτα*, *Κεντρικής Ελλάδος*, *Ιονίας Οδού*. Τα παραπάνω έργα έχουν μεγάλη σπουδαιότητα για την ελληνική οικονομία και συνεισφέρουν αποφασιστικά στην αναπτυξιακή προσπάθεια της χώρας. Από την εκτέλεση των μεγάλων τεχνικών έργων υποδομής προέκυψε αύξηση της συνολικής απασχόλησης στην Ελλάδα, ενώ σοβαρή ήταν η αύξηση που προέκυψε στη βιομηχανία, και καθοριστικές οι επιπτώσεις στην αντιμετώπιση της ανεργίας.

Άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν γενικά την πορεία του κλάδου(κατασκευαστικού) είναι

- α) η πορεία της ελληνικής οικονομίας,
- β) τα επιτόκια χορηγήσεων,
- γ) η τεχνογνωσία σχετικά με τα συγχρηματοδοτούμενα έργα,
- δ) η επέκταση του θεσμού κατασκευής με τη μέθοδο BOT (build operate transfer) ή μέσω των Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) και ε) οι συνεργασίες τραπεζικών και κατασκευαστικών ομίλων.

Οικονομικές Καταστάσεις

Οι κύριες χρηματοοικονομικές καταστάσεις εμφανίζουν τόσο τις πηγές από τις οποίες έχουν αντληθεί τα κεφάλαια των επιχειρήσεων και τις επενδύσεις στις οποίες έχουν χρησιμοποιηθεί τα κεφάλαια αυτά, όσο και τα οικονομικά αποτελέσματα που πέτυχε η εν λόγω επιχείρηση κατά τη διάρκεια μίας χρονικής περιόδου, συνήθως κατά τη διάρκεια ενός έτους.

Οι επιχειρήσεις συντάσσουν συνήθως διάφορες εκθέσεις για την ενημέρωση ή πληροφόρηση διάφορων ομάδων ενδιαφερομένων, όπως είναι πχ οι μέτοχοι, οι πιστωτές, οι τράπεζες, οι κρατικές υπηρεσίες κλπ. Μία τέτοια έκθεση που συντάσσεται στο τέλος κάθε οικονομικής χρήσης είναι η ετήσια έκθεση πεπραγμένων (annual report), στην οποία περιγράφονται οι επιχειρηματικές δραστηριότητες που έχουν πραγματοποιηθεί και εμφανίζονται οι επιχειρηματικές καταστάσεις, δηλαδή η περιουσιακή κατάσταση της επιχείρησης και τα οικονομικά αποτελέσματα, που πραγματοποιήθηκαν κατά της διάρκεια της δεδομένης οικονομικής χρήσης.

Συγκεκριμένα στην ετήσια έκθεση πεπραγμένων εμφανίζονται και αναλύονται οι τέσσερις βασικές χρηματοοικονομικές καταστάσεις της επιχείρησης, οι καταστάσεις αυτές είναι ο Ισολογισμός, Η Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης, ο Πίνακας Διάθεσης Αποτελεσμάτων και το Προσάρτημα. Τόσο το περιεχόμενο όσο και η δομή των καταστάσεων αυτών καθορίζονται από το Ελληνικό Γενικό Λογιστικό Σχέδιο (Ε.Γ.Λ.Σ.)

Υπόδειγμα Ισολογισμού Επιχείρησης

Ο Ισολογισμός είναι μία τις κύριες χρηματοοικονομικές καταστάσεις της επιχείρησης και εμφανίζει τις πρώτες πέντε ομάδες του Ελληνικού Γενικού Λογιστικού Σχεδίου (Ε.Γ.Λ.Σ.) ή από το 2005 και μετά τις αντίστοιχες ομάδες των Διεθνών Λογιστικών Προτύπων Δ.Λ.Π.). Δείχνει συνοπτικά και με αναφορά σε μία συγκεκριμένη ημερομηνία, που είναι συνήθως το τέλος του ημερολογιακού έτους, στο μεν Ενεργητικό της αξία κτήσεως των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης, η οποία υπολογίζεται στα πλαίσια της λογιστικής του ιστορικού κόστους, στο δε Παθητικό τις πηγές, από τις οποίες έχουν προέλθει τα κεφάλαια που είναι υπενδεδυμένα στα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία του Ενεργητικού.

Τα συνολικά ποσά που εμφανίζονται στο Ενεργητικό όσο και στο Παθητικό του Ισολογισμού είναι εξ ορισμού ίσα, εφόσον δείχνουν την ίδια πληροφορία από δύο πλευρές. Επομένως η βασική λογιστική εξίσωση του Ισολογισμού είναι:

$\begin{aligned} & \text{Ενεργητικό} = \text{Παθητικό} \\ & \text{Αξία Περιουσιακών Στοιχείων} = \text{Ίδια Κεφάλαια} + \text{Ξένα Κεφάλαια} \end{aligned}$

Όπως φαίνεται από την παραπάνω εξίσωση ο Ισολογισμός αποτελείται από τα εξής τρία μέρη: *το Ενεργητικό, την Καθαρή Θέση που ισοδυναμεί με τα Ίδια Κεφάλαια και τις Υποχρεώσεις που αποτελούν τα Ξένα Κεφάλαια.*

Τα Ενεργητικό αποτελείται από ένα σύνολο περιουσιακών στοιχείων, που αποκτήθηκαν, ως αποτέλεσμα επενδυτικών αποφάσεων που έχουν υλοποιηθεί μέχρι την ημερομηνία στην οποία αναφέρεται ο ισολογισμός. Τα περιουσιακά στοιχεία του ενεργητικού είναι είτε υλικά στοιχεία, όπως είναι πχ τα οικόπεδα, τα κτίρια, τα αποθέματα πρώτων και βοηθητικών υλών και ετοιμών προϊόντων είτε είναι άυλα στοιχεία όπως είναι για παράδειγμα τα δικαιώματα ευρεσιτεχνίας, τα εμπορικά σήματα, η φήμη και η πελατεία που καταβλήθηκε κλπ.

Τα στοιχεία του Ενεργητικού που βρίσκονται στον ισολογισμό διακρίνονται σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία αποτελείται από τα πάγια περιουσιακά στοιχεία (ομάδα 1 του Ε.Γ.Λ.Σ.) ενώ η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει τα κυκλοφοριακά στοιχεία (ομάδες 2 και 3 του Ε.Γ.Λ.Σ.).

Τα πάγια περιουσιακά στοιχεία δεν μπορούν να μετατραπούν σε ρευστά μέσα σε ένα οικονομικό έτος. Σκοπός τους είναι να χρησιμοποιηθούν οι υπηρεσίες τους για χρονικό διάστημα πολύ μεγαλύτερο, για την επίτευξη των σκοπών της επιχείρησης.

Η ρευστοποίηση των παγίων στοιχείων επιτυγχάνεται μέσω των αποσβέσεων. Τα πάγια στοιχεία τα οποία δεν αποσβένονται, όπως για παράδειγμα τα οικόπεδα, ρευστοποιούνται με πώληση. Από μία αντίθετη άποψη, η πώληση ενός παγίου στοιχείου δεν σημαίνει μετατροπή του σε ρευστά κάτω από κανονικές συνθήκες, όπως αυτές προσδιορίζονται από το είδος της επιχειρηματικής δραστηριότητας της επιχείρησης.

Εξάλλου στην κατηγορία των κυκλοφοριακών περιουσιακών στοιχείων περιλαμβάνονται τα στοιχεία εκείνα τα οποία είτε βρίσκονται ήδη υπό μορφή ρευστών είτε μπορούν κάτω από κανονικές συνθήκες να ρευστοποιηθούν, να μετατραπούν δηλαδή σε ρευστά κατά τη διάρκεια ενός οικονομικού έτους. Τα κυκλοφοριακά περιουσιακά στοιχεία (ή κυκλοφορούντα) εμφανίζονται στον ισολογισμό ανάλογα με το βαθμό δυνητικής ρευστοποίησης τους. Συνήθη κυκλοφοριακά στοιχεία είναι τα αποθέματα, οι απαιτήσεις, τα εμπορεύσιμα χρεόγραφα, τα χρηματικά διαθέσιμα κλπ. Οι μεταβατικοί λογαριασμοί του ενεργητικού επίσης περιλαμβάνονται στο κυκλοφορούν ενεργητικό.

Τα παθητικό του ισολογισμού εμφανίζει το σύνολο των κεφαλαίων που άντλησε η επιχείρηση τόσο από τους ιδιοκτήτες της όσο και από τους πάσης φύσεως δανειστές. (Τα κεφάλαια αυτά εμφανίζονται στους λογαριασμούς των ομάδων 4 και 5 του Ε.Γ.Λ.Σ.). Τα κεφάλαια που αντλήθηκαν από τους ιδιοκτήτες αποτελούν την καθαρή θέση της επιχείρησης, η οποία αποτελείται από τα ίδια κεφάλαια, δηλαδή από το καταβεβλημένο από τους μετόχους ή τους εταίρους κεφάλαιο, και από τα πάσης φύσεως αποθεματικά κεφάλαια που δημιουργήθηκαν είτε από παρακρατήσεις κερδών είτε από έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο είτε από αναπροσαρμογές διάφορων στοιχείων του ενεργητικού. Όπως φαίνεται από στο παρακάτω διάγραμμα ο ισολογισμός εμφανίζει τις χρηματοοικονομικές αποφάσεις

Επενδυτικές και Χρηματοδοτικές Αποφάσεις της Επιχείρησης

Επενδυτικές Αποφάσεις	Ισολογισμός		Χρηματοδοτικές Αποφάσεις
	Ενεργητικό	Παθητικό	
Μακροπρόθεσμες	Πάγιο Ενεργητικό	Ίδια Κεφάλαια(καθαρή θέση)	Μακροπρόθεσμες
		Μακροπρόθεσμα Δάνεια	
	Κυκλοφοριακό		
Βραχυπρόθεσμες	Ενεργητικό	Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	Βραχυπρόθεσμες

ι. Τις μακροπρόθεσμες επενδυτικές και χρηματοδοτικές αποφάσεις, τις οποίες έχει λάβει η διοίκηση της επιχείρησης στα πλαίσια των μακροπρόθεσμων στόχων και του στρατηγικού προγραμματισμού της. Οι αποφάσεις αυτές αναφέρονται από τη μία πλευρά στην απόκτηση παγίων περιουσιακών στοιχείων και από την άλλη πλευρά στην άντληση κεφαλαίων από μακροπρόθεσμες ίδιες πηγές, αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου και ξένες πηγές πχ. έκδοση δανειακών τίτλων μακροπρόθεσμης διάρκειας.

ii. Τις βραχυπρόθεσμες επενδυτικές και χρηματοδοτικές αποφάσεις, τις οποίες έχουν λάβει τα διάφορα διοικητικά στελέχη στα πλαίσια της επιδίωξης για την επίτευξη των βραχυπρόθεσμων λειτουργικών στόχων της επιχείρησης. Οι αποφάσεις αυτές περιλαμβάνουν από τη μία πλευρά τις αποφάσεις διαχείρισης χρηματικών διαθεσίμων, των αποθεμάτων α' υλών και ετοιμών προϊόντων και τις χορηγήσεων πιστώσεων στους πελάτες και από την άλλη πλευρά τις αποφάσεις για τη χρησιμοποίηση των χορηγούμενων από τους προμηθευτές πιστώσεων, των διαθεσίμων τραπεζικών πιστώσεων κλπ. Οι αποφάσεις αυτές αναφέρονται συνήθως ως αποφάσεις διαχείρισης του κεφαλαίου κίνησης, το οποίο ισούται με τη διαφορά μεταξύ της αξίας του κυκλοφορούντος ενεργητικού και των βραχυπρόθεσμων της επιχείρησης

Είναι φανερό ότι η πληροφόρηση την οποία παρέχει ο ισολογισμός είναι ιδιαίτερα χρήσιμη για την αξιολόγηση της περιουσιακής διάρθρωσης της επιχείρησης, συνήθως σε συγκριτική βάση είτε με άλλες επιχειρήσεις κυρίως ανταγωνιστικές είτε με τη μέση περιουσιακή διάρθρωση του κλάδου στον οποία ανήκει η επιχείρηση. Τα πάγια στοιχεία διακρίνονται σε υλικά και άυλα περιουσιακά στοιχεία. Τα υλικά στοιχεία είναι οι διάφορες ενσώματες ακινητοποιήσεις, όπως πχ τα οικόπεδα, τα κτίρια, ο μηχανικός εξοπλισμός, τα μεταφορικά μέσα κλπ. Τα άυλα στοιχεία είναι οι διάφορες ασώματες ακινητοποιήσεις, όπως πχ η τεχνογνωσία, τα εμπορικά σήματα, η ευρεσιτεχνία, η υπεραξία κλπ. Από την άλλη πλευρά τα κυκλοφοριακά περιουσιακά ταξινομούνται συνήθως σε αποθέματα, εισπρακτέους λογαριασμούς, χρεόγραφα, χρηματικά διαθέσιμα κλπ. Σε αναλυτικότερο επίπεδο τα αποθέματα ταξινομούνται ανάλογα με το βαθμό ρευστότητας τους σε αποθέματα ετοιμών προϊόντων, ημικατεργασμένων προϊόντων, α' και βοηθητικών υλών.

Στην μεριά του παθητικού βλέπουμε τρεις κατηγορίες κεφαλαίων. Τα ίδια κεφάλαια, που είναι η χρηματοδότηση που προσέφεραν οι ίδιοι οι μέτοχοι στην εταιρία, τις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις, που είναι δάνεια τα οποία δεν θα καλυφτούν κατά τη διάρκεια του ίδιου οικονομικού έτους, και τα βραχυπρόθεσμα κεφάλαια, που είναι δάνεια και απαιτήσεις προς προμηθευτές και άλλους τα οποία θα καλυφτούν εντός του οικονομικού έτους.

Τα ίδια κεφάλαια και οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις αποτελούν τα λεγόμενα απασχολούμενα κεφάλαια και είναι η μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση της επιχείρησης. Από το παραπάνω σχήμα βλέπουμε ότι τα μακροπρόθεσμα κεφάλαια χρηματοδοτούν όχι μόνο τα πάγια περιουσιακά στοιχεία του ενεργητικού (αγοράζονται για να εξυπηρετούν την εταιρία για μακρό χρονικό διάστημα) αλλά και μέρος του κυκλοφορούντος ενεργητικού, τα μέρη αυτά αποτελούν το κεφάλαιο κίνησης.

5^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΣΔΙΤ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ – ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

5.1 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

- Οι ΣΔΙΤ αποτελούν μια εναλλακτική λύση για την υλοποίηση υποδομών του Δημοσίου καθώς και των σχετικών με αυτών υπηρεσιών διαχείρισης και λειτουργίας, ιδίως όταν εκλείπουν οι δημόσιοι πόροι. Μπορεί με την υιοθέτηση των ΣΔΙΤ το κράτος να εξοικονομήσει πρόσκαιρα πόρους και να τους διαθέσει σε άλλες πιο επείγουσες δράσεις, σε παραγωγικότερες επενδύσεις, σε κοινωνικές πολιτικές ή στο ανθρώπινο δυναμικό. Με αυτή την έννοια ο θεσμός φυσικά δεν είναι η καταστροφή.

Πρέπει όμως :

- να συνεκτιμηθούν σωστά πλήθος αρνητικών συνεπειών και παρενεργειών, που συνήθως αποκρύπτονται ή υποβαθμίζονται
- να συντρέχουν οι όροι και προϋποθέσεις για την σωστή εφαρμογή τους και
- να κριθούν τα πάντα από την σκοπιά της εξυπηρέτησης του δημοσίου συμφέροντος και του κοινωνικού οφέλους.

- Η τάση γενικευμένης παραχώρησης στον ιδιωτικό τομέα δραστηριοτήτων και υπηρεσιών που μέχρι χθες άσκουσε το δημόσιο δεν μας βρίσκει προκαταβολικά, πόσο μάλλον παγίως, σύμφωνους. Όχι μόνο γιατί συνήθως αυτές αφορούν τομείς κοινωνικούς και εθνικής στρατηγικής ανάπτυξης αλλά και γιατί η μέχρι σήμερα εμπειρία από τέτοιες παραχωρήσεις μας δείχνουν πως γίνονται τελικά σε βάρος του πολίτη, ενίοτε δε σε βάρος και του εθνικού σχεδιασμού.

- Οι ΣΔΙΤ δεν γίνονται «αδαπάνως». Άλλωστε ομολογείται πως η ιδιωτική χρηματοδότηση είναι πιο ακριβή από τη δημόσια. Ο ιδιώτης που χρηματοδοτεί ένα έργο δεν είναι «εθνικός ευεργέτης». Θα εισπράξει το κόστος του και μάλιστα πολλαπλάσιο αργά ή γρήγορα, είτε από το κράτος είτε από τον

πολίτη. **Στην πρώτη περίπτωση το δημόσιο χρέος θα αυξηθεί έτσι κι αλλιώς και στην καλύτερη περίπτωση θα ετεροχρονιστεί.** Είναι δε αμφίβολο αν συντρέχουν οι λόγοι που επικαλείται η Eurostat για να μην υπολογίζονται στο δημόσιο χρέος οι υποχρεώσεις που αναλαμβάνει το Κράτος μέσω ΣΔΙΤ γιατί πολύ δύσκολα ο ιδιώτης αναλαμβάνει εξ ολοκλήρου τον κίνδυνο διαθεσιμότητας ή ζήτησης (βλέπε Σπάτα, Γέφυρα). **Στην δεύτερη περίπτωση επιβαρύνεται πρόσθετα ο πολίτης, πράγμα που θεωρούμε αδύνατο, με την σημερινή οικονομική κατάστασή του, αλλά και αντιαναπτυξιακό.** Με αυτή την συλλογιστική δεν συμφωνούμε με τον τρόπο που παρουσιάζονται τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα από τους θιασώτες του θεσμού. Αν συγκρίνουμε τα οφέλη του δημόσιου και του ιδιωτικού φορέα, όπως τα παρουσιάζουν, είναι σαν ο μόνος κερδισμένος να είναι το δημόσιο.

- **Ο νέος θεσμός απαιτεί πλήθος νομοθετικών ρυθμίσεων και αρκετά χρονοβόρες διαδικασίες που κάθε άλλο παρά πείθουν για την λεγόμενη εξοικονόμηση χρόνου και κόστους.** Η πρόβλεψη δε πως, ακόμα κι αν θεσμοθετηθούν οι ΣΔΙΤ, θα υπάρχει ανάγκη ειδικού νομοθετικού πλαισίου σε πολλές άλλες Συμβάσεις Παραχώρησης πείθει πως κάθε άλλο παρά απλούστερη είναι η διαδικασία τους. **Οι ΣΔΙΤ όμως κυρίως απαιτούν άλλου επιπέδου δημόσια διοίκηση,** ενώ σήμερα μας έχουν οδηγήσει να μην έχουμε ούτε δημόσια ούτε διοίκηση. **Έτσι το πιθανότερο είναι να οδηγούμαστε σε πλήρη ιδιωτικοποίηση της διοίκησης** στο «βωμό» του να καταστεί δυνατή η εφαρμογή και παρακολούθηση των ΣΔΙΤ, **δηλαδή σε πλήρη εκποίηση του χαρακτήρα του δημοσίου συμφέροντος, πράγμα που μας έβρισκε και μας βρίσκει τελείως αντίθετους.**

- Ακόμα κι αν υποθέσουμε πως η εκάστοτε κυβέρνηση, θέλοντας να εξυπηρετήσει το δημόσιο συμφέρον και το κοινωνικό όφελος, διατηρεί τον έλεγχο και επιλέγει τους σωστούς όρους και προϋποθέσεις στις ΣΔΙΤ δεν σημαίνει πως θα μπορέσει και να τους επιβάλλει. **Με λίγα λόγια στο «παζάρι» των διαβουλεύσεων με τον ιδιωτικό τομέα είναι κάθε φορά αβέβαιο το ποιος θα επικρατήσει.** Και δεν εννοούμε μόνο τους όρους κάθε συγκεκριμένης Σύμβασης, πόσο ωφέλιμοι ή επαχθείς θα είναι για το δημόσιο. Εννοούμε προγενέστερα το αν και εφόσον υπάρχει ανταπόκριση και ενδιαφέρον του

ιδιωτικού τομέα για κάποιο κοινωφελές έργο, είτε μιλάμε για υποδομή είτε μιλάμε για υπηρεσία. Αν δηλαδή τις προτεραιότητες και τις επιλογές θα τις καθορίζει η εκάστοτε κυβέρνηση ή αν το ιδιωτικό συμφέρον θα είναι αυτό που θα υπαγορεύει όχι μόνο τους όρους και προϋποθέσεις αλλά και αυτές καθαυτές τις προτεραιότητες. **Οι αναπτυξιακές δηλαδή ανάγκες του τόπου και οι κοινωνικές προτεραιότητες κατά πόσο είναι συμβατές με τις προτεραιότητες των χρηματοπιστωτικών «ιδρυμάτων» και τις σκοπιμότητες των ιδιωτικών συμφερόντων.**

- Από τα παραπάνω νομίζουμε πως οδηγούμαστε στο ότι **η υιοθέτηση και θέσπιση των ΣΔΙΤ πρέπει να γίνει μόνο και εφόσον προηγουμένως καταστρωθεί και υιοθετηθεί πολιτικά και κοινωνικά ένα Μακρόπνοο Εθνικό Σχέδιο Δράσεων και Πολιτικών που θα καθορίζει με ακρίβεια τους Στόχους Ανάπτυξης και Κοινωνικής Συνοχής.** Ένα τέτοιο Εθνικό Σχέδιο θα προσδιορίζει και τους αναγκαίους πόρους σε βάθος χρόνου και τότε μόνο μπορεί να κατανεμηθούν σωστά και ορθολογικά οι ρόλοι των δημόσιων και των ιδιωτικών επενδύσεων. Τότε μόνο μπορεί να ισχυριστεί κανείς πως το κράτος βάζει την σφραγίδα τους στις προτεραιότητες αλλά και στους όρους των ΣΔΙΤ. **Κάθε άλλη διαδικασία θα έχει τον χαρακτήρα του ευκαιριακού, δεν θα είναι ενταγμένη σε γενικότερο αναπτυξιακό πλαίσιο και γι' αυτό μπορεί να είναι επισφαλής και αναποτελεσματική.**

- Η άνθιση της διαπλοκής και των σκανδάλων στη χώρα μας, αλλά και οι εξαγγελίες για πάταξη της διαφθοράς, κάθε άλλο παρά ευνοούν την υιοθέτηση νέων θεσμών που καθιστούν ακόμα πιο αδιαφανή και υποκειμενική την λειτουργία της πολιτικής και των οργάνων της. Με αυτή την έννοια ότι και αν θεσπιστεί πρέπει να κατοχυρωθεί να λειτουργεί με ανοικτές δημόσιες διαδικασίες, με διακομματική συμμετοχή, υπό τον έλεγχο της Βουλής αλλά και ανεξάρτητων φορέων, που πρέπει ειδικά να θεσπιστούν για τις ΣΔΙΤ, με την συμμετοχή επιστημονικών και κοινωνικών φορέων. Το Τ.Ε.Ε προτείνει την θέσπιση σχετικού Παρατηρητηρίου.

- **Με τις παραπάνω παρατηρήσεις και ενστάσεις στο γενικό πλαίσιο των ΣΔΙΤ (χωρίς να μπορούμε ακόμα στην περιφερειακή του διάσταση) καταλήγουμε**

στο να είμαστε πολύ επιφυλακτικοί. Θεωρούμε πως για να φτάσουμε να θεσπιστούν και να εφαρμοστούν οι ΣΔΙΤ πρέπει να προηγηθούν πάρα πολλά. Πιστεύουμε πως κινδυνεύουν κρίσιμοι αναπτυξιακοί τομείς και δράσεις να υπαγορεύονται από τα ιδιωτικά συμφέροντα και όχι από έναν Εθνικό Στρατηγικό Σχεδιασμό, και πως ο νέος θεσμός μπορεί να λειτουργήσει ως ο Δούρειος Ίππος ιδιωτικοποίησης κάθε δημόσιας λειτουργίας εφόσον φυσικά κρίνεται επικερδής για τον ιδιωτικό τομέα. Τα υπάρχοντα μέχρι σήμερα πλαίσια, κείμενα, προτάσεις αλλά και η μικρή εμπειρία εφαρμογής του θεσμού των ΣΔΙΤ, δεν ήταν αρκετά και δεν στάθηκαν ικανά να άρουν τις σοβαρές επιφυλάξεις μας.

5.2 ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

Από τα πρώτα έτη της εφαρμογής του και παρά τα ποικίλα πλεονεκτήματα και σημαντικά οφέλη που παρουσιάζει, το σύστημα των συμπράξεων έγινε στόχος και κριτικής. Οι επικριτές εστιάζουν τα επιχειρήματά τους στο κόστος των έργων ΣΔΙΤ και στο χρόνο της διαδικασίας ανάθεσής τους, αλλά και στην απώλεια του ελέγχου του Δημοσίου επί των κατασκευαστών και άλλων υπερβολών. Πολλοί μιλούν και για απώλεια ευελιξίας του Δημοσίου Τομέα, λόγω της μακροχρόνιας δέσμευσής του σε αντίθεση με τις παραδοσιακές δημόσιες συμβάσεις, που δεν ξεπερνούν στις περισσότερες των περιπτώσεων τα 1 – 2 έτη. Ωστόσο, τα υποτιθέμενα αυτά μειονεκτήματα έχουν υπερκαλυφθεί από τα οφέλη των συμπράξεων και οι περισσότεροι πλέον αναγνωρίζουν ότι, με τη σωστή προετοιμασία και οργάνωση, οι συμπράξεις αποτελούν πολύτιμο αναπτυξιακό εργαλείο. **Οι σημαντικότερες αντιρρήσεις που έχουν διατυπωθεί κατά του συστήματος αυτού είναι:**

- 1) Είναι τελικά τα έργα που υλοποιούνται μέσω σύμπραξης ακριβότερα;**

Στις συμπράξεις ο κανόνας είναι ότι η ευθύνη της χρηματοδότησης μεταφέρεται εξ ολοκλήρου στον Ιδιωτικό Φορέα, αν και είναι, σύμφωνα με το εισαχθέν νομοθετικό πλαίσιο, κατ' εξαίρεση δυνατή και η συμμετοχή του Δημοσίου στη χρηματοδότηση. Τούτο συνεπάγεται μεν αυξημένο κόστος χρηματοδότησης, καθιστά όμως δυνατή την υλοποίηση έργων, τα οποία

αλλιώς δεν θα ήταν δυνατόν να πραγματοποιηθούν. Περαιτέρω καθιστά δυνατή την υλοποίηση περισσότερων έργων σε μικρότερο χρονικό διάστημα. Το αυξημένο κόστος της χρηματοδότησης καταμερίζεται σε περιοδικές καταβολές σε βάθος χρόνου και μπορεί να μετριασθεί με τις εναλλακτικές αναχρηματοδότησης που μπορεί να διαπραγματεύεται ο Ιδιωτικός Φορέας. Άλλωστε, οι πληρωμές διαθεσιμότητας καλύπτουν το σύνολο των κινδύνων που αναλαμβάνει ο Ιδιώτης δηλαδή και των κινδύνων της περιόδου λειτουργίας (διαχειριστικό / τεχνικό).

2) Έχουν τα έργα ΣΔΙΤ μεγαλύτερη διάρκεια και αυξημένο κόστος κατά τη διαδικασία ανάθεσης;

Δεδομένης της πολυπλοκότητας των συμβάσεων σύμπραξης, με τις οποίες θα πρέπει να προβλέπονται μεταξύ άλλων ο τρόπος χρηματοδότησης από τον Ιδιωτικό Φορέα και ο καταμερισμός των κινδύνων, είναι αναγκαία και υποδεικνύεται και από τους Φορείς χωρών οι οποίες έχουν εμπειρία ήδη εκτελεσθεισών συμβάσεων σύμπραξης, η πρόσληψη εξειδικευμένων συμβούλων προκειμένου να συνδράμουν το Δημόσιο Φορέα κατά τη διαδικασία ανάθεσης και σύναψης της σύμβασης σύμπραξης και των παρεπομένων δανειακών ή άλλων συμφώνων. Η πρόσληψη των συμβούλων, ως παραδοσιακή δημόσια σύμβαση, απαιτεί χρόνο, η δε αμοιβή τους επιβαρύνει το κόστος της σύμπραξης. Ωστόσο, η σχετική καθυστέρηση που προκαλείται εξισορροπείται από το συντομότερο χρόνο έναρξης λειτουργίας του έργου (λόγω ταχύτερης υλοποίησης των υποδομών) που ευλόγως αναμένει ο Δημόσιος Φορέας, λόγω των κινήτρων που δίδονται στον Ιδιώτη, δηλαδή της σύνδεσης της πληρωμής του Ιδιώτη με την έναρξη της λειτουργίας του έργου. Επιπλέον με την εφαρμογή τυποποιημένων διαδικασιών συντομεύονται ακόμη περισσότερο οι διαδικασίες ανάθεσης συμβάσεων σύμπραξης.

3) Το Δημόσιο χάνει τον έλεγχο επί του έργου; Το Δημόσιο παύει να εποπτεύει την παροχή υπηρεσιών στους πολίτες;

Δεδομένου ότι με το σύστημα των Συμπράξεων η διαχείριση και λειτουργία του έργου γίνεται από τον Ιδιώτη, λέγεται ότι το Δημόσιο «χάνει» την εποπτεία και τον έλεγχο που ασκεί επί του αναδόχου σε περίπτωση παραδοσιακής δημόσιας σύμβασης. Και είναι μιν αλήθεια ότι ο έλεγχος που ασκεί πλέον το Δημόσιο περιορίζεται στην τήρηση των προδιαγραφών απόδοσης και λειτουργίας, ότι δεν ορίζονται ορόσημα (milestones) στα προβλεπόμενα χρονοδιαγράμματα, δεν επιβάλλονται ποινικές ρήτρες κατά τη διάρκεια της κατασκευής και δύναται να μην επιβάλλονται ποινικές ρήτρες ούτε για την παράδοση του έργου. Ωστόσο αυτού του είδους η εποπτεία σε συνδυασμό με το μηχανισμό πληρωμών που είναι άμεσα συνδεδεμένος με την έναρξη της λειτουργίας του έργου αλλά και την τήρηση των προδιαγραφών απόδοσης και λειτουργίας εξασφαλίζουν ουσιαστικότερο αλλά και αποδοτικότερο σε επίπεδο ποιότητας παροχής υπηρεσιών έλεγχο του Δημοσίου.

4) Είναι οι Συμβάσεις Σύμπραξης λιγότερο ευέλικτες;

Λόγω της μακράς διάρκειας των συμβάσεων σύμπραξης, που κατά κανόνα ξεπερνούν τα είκοσι χρόνια, η πιθανότητα να αποδειχθούν μη λειτουργικές, λόγω απρόβλεπτων ή μη προβλεφθέντων γεγονότων, είναι μεγαλύτερη από τις λοιπές – βραχυχρόνιες – συμβάσεις δημοσίων έργων. Η πιθανότητα αυτή αντιμετωπίζεται επιτυχώς με την πρόβλεψη στη Σύμβαση Σύμπραξης δυνατότητας επαναπροσδιορισμού των σημείων που αποδεικνύεται με το πέρασμα του χρόνου ότι δεν λειτουργούν.

5.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΔΙΤ

Δεδομένου ότι τα έργα ΣΔΙΤ, που υλοποιούνται μέχρι τώρα, ήταν έργα σημαντικά για την καθημερινότητα των χρηστών, η στάση τους έναντι των έργων αυτών υπήρξε θετική, παρότι το τίμημα σε όλες τις περιπτώσεις ήταν υψηλό συγκριτικά με τις μέχρι τότε χρεώσεις. Το πραγματικά βελτιωμένο επίπεδο εξυπηρέτησης έγινε αντιληπτό από τους χρήστες και αντιστάθμισε μερικά την οικονομική επιβάρυνση.

Σε σχέση με τα μελλοντικά έργα ΣΔΙΤ και προκειμένου αυτά να γίνουν αποδεκτά από τους χρήστες θα πρέπει αφενός μεν να είναι κατά γενική ομολογία έργα απαραίτητα, αφετέρου δε να γίνει κατανοητό ή ότι δεν υπήρχε άλλος τρόπος να κατασκευαστούν ή ότι έναντι αυτών προσφέρονται άλλες εξίσου σημαντικές υπηρεσίες στους πολίτες σε κοινωνικούς τομείς. Προκειμένου όμως οποιοδήποτε έργο να δημοπρατηθεί με ΣΔΙΤ πρέπει να αξιολογηθεί προηγουμένως η βιωσιμότητά του.

Το δημόσιο, στην φάση αυτή, θα πρέπει να επιλέξει για την υλοποίηση έργων την μέθοδο ΣΔΙΤ στην περίπτωση που υπάρχει πραγματικός δημοσιοοικονομικός περιορισμός και προβλήματα χρηματοδότησης των έργων και όχι για έργα που οι κάθε λογής φόροι που επιβάλλονται στον καταναλωτή υπερκαλύπτουν το ποσοστό συμμετοχής του δημοσίου.

Πάντως η μέχρι τώρα εμπειρία για τις ΣΔΙΤ, όπως αναφέρεται σε Έκθεση του ΚΕΠΕ, επιβεβαιώνει ότι οι Συμβάσεις Παραχώρησης έργων όπως η Αττική Οδός, το Αεροδρόμιο των Σπάτων και σε μικρότερο βαθμό η ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου επιβαρύνουν τους πολίτες και το δημόσιο.

Οι Συμβάσεις για την Αττική Οδό και το Αεροδρόμιο των Σπάτων, μέσω των οποίων τα έργα παραχωρήθηκαν σε ιδιώτες, περιέχουν όρους ασύμφορους και ετεροβαρείς. Η εγγύηση του ελληνικού δημοσίου για τον δανεισμό των ιδιωτών κρίνεται μη συμφέρουσα.

Επιπλέον ασύμφορες και προβληματικές είναι και οι δεσμεύσεις που αναλαμβάνει το Κράτος έναντι των ιδιωτών για την κίνηση είτε των οχημάτων

(περίπτωση Αττικής Οδού και γέφυρα Ρίου – Αντίρριου) είτε των επιβατών (περίπτωση Αεροδρομίου Σπάτων). Αυτό σημαίνει πως εφόσον ο αριθμός των πραγματικά διακινούμενων μέσω των έργων αυτών υπολείπεται του συμφωνημένου αριθμού στις Συμβάσεις, το ελληνικό δημόσιο καταβάλλει στους ιδιώτες τα ποσά που αντιστοιχούν από τον υπολειπόμενο αριθμό διακινούμενων. Χαρακτηριστικότερη όλων η περίπτωση του Αεροδρομίου Σπάτων, όπου εάν ο ετήσιος αριθμός επιβατών δεν φτάνει τον προκαθορισμένο αριθμό το δημόσιο καταβάλλει την διαφορά στην εταιρεία. Αυτό, πέραν των άλλων σημαίνει πως ο ιδιώτης δεν αναλαμβάνει τον κίνδυνο ζήτησης ή διαθεσιμότητας (βλέπε Eurostat) και άρα αμφισβητείται ο μη υπολογισμός των οφειλών του δημοσίου μέσω αυτών των ΣΔΙΤ στο δημόσιο έλλειμμα.

- Υπάρχουν όμως και έργα ΣΔΙΤ άλλων τομέων που είτε δεν είναι υποχρεωτική η χρήση τους από τους πολίτες είτε η ανταπόκριση και το οικονομικό κόστος των χρηστών δεν φαίνεται, όπως συμβαίνει στους τομείς Ενέργειας (ΑΠΕ, φυσικό αέριο), Κατασκευή Πάρκιγκ, δημοσίων κτιρίων, Διαχείριση Μαρίνων, Καζίνο κ.ά, Ιδιωτικής πολεοδόμησης περιοχών κλπ

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΑ

Με τις Σ.Δ.Ι.Τ. θα δοθεί μία νέα ώθηση στην ανάπτυξη και θα διασφαλισθεί η έγκαιρη και σωστή ολοκλήρωση πολλών αναγκαίων υποδομών, ενώ παράλληλα θα απελευθερωθούν πόροι για περισσότερες κοινωνικές και αναπτυξιακές προτεραιότητες. Τα οφέλη από τις Σ.Δ.Ι.Τ. θα είναι μεγάλα για όλους, για το Δημόσιο, για τους πολίτες, αλλά και για τον Ιδιωτικό Τομέα που αποκτά πρόσβαση σε μια νέα μεγάλη αγορά. Αυτός είναι και ο λόγος που μιλάμε για μια ουσιαστική μεταρρύθμιση και για ένα βασικό πυλώνα του νέου αναπτυξιακού υποδείγματος.

Η συνεπής ολοκλήρωση μεγάλων και πολύπλοκων δημόσιων έργων υποδομής δικαιώνει την πρωτοποριακή αυτή συνεργασία και την καθιερώνει ως ένα σύγχρονο μοντέλο συνεργασίας ανοίγοντας το δρόμο για την εφαρμογή μελλοντικών έργων, που θα εξασφαλίσουν το αναγκαίο υπόστρωμα, στο οποίο θα εδράζονται στο μέλλον όλες οι αλλαγές που πρέπει

να γίνουν, ώστε να εξασφαλιστεί η ανάπτυξη της χώρας και μάλιστα κατά τρόπο βιώσιμο στο διεθνοποιημένο οικονομικό περιβάλλον.

Παρ' όλα αυτά αν και οι Σ.Δ.Ι.Τ. μπορεί να αποτελέσουν ευκαιρία για την εναλλακτική χρηματοδότηση και υλοποίηση ποιοτικότερων έργων και υπηρεσιών, ταυτόχρονα εμφανίζεται έντονη ανάγκη για οργάνωση και συστηματική δουλειά από την πλευρά του Δημοσίου Τομέα και ιδιαίτερα των Ο.Τ.Α. καθώς και αυστηρότερη τήρηση χρονοδιαγραμμάτων από την πλευρά του Ιδιωτικού Τομέα, ώστε ο πολύπλοκος μηχανισμός των Συμπράξεων να λειτουργήσει αποδοτικά.

Στη σημερινή πραγματικότητα, η ανάγκη για συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα γίνεται επιτακτική. Βασικός στόχος της κυβερνητικής πολιτικής είναι η προώθηση των συνεργασιών και συνεργιών ανάμεσα στο Δημόσιο και στον Ιδιωτικό Τομέα, όπως και ο συντονισμός των δράσεων της κεντρικής διοίκησης, των περιφερειών και των τοπικών αυτοδιοικήσεων.

Οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα προβάλλουν ως το πεδίο όπου μπορούν να συναντηθούν δημιουργικά και αποτελεσματικά οι δυνάμεις του Ιδιωτικού και του Δημοσίου Τομέα και σύντομα να δώσουν απτά αποτελέσματα για την ελληνική οικονομία και την κοινωνία, διασφαλίζοντας την έγκαιρη και ποιοτική ολοκλήρωση πολλών αναγκαίων υποδομών, απελευθερώνοντας πόρους για περισσότερες επενδύσεις, αλλά και διευκολύνοντας την άσκηση κοινωνικής πολιτικής. Οι ευκαιρίες που ανοίγονται με το νέο θεσμικό πλαίσιο είναι σημαντικές και πιστεύουμε ότι τόσο οι φορείς του δημοσίου όσο και οι φορείς του ιδιωτικού τομέα θα θελήσουν να τις εκμεταλλευτούν.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Α. ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

- <http://www.ppp.mnec.gr>
 - <http://www.agoraideon.gr>
 - <http://www.sdit.mnec>
 - <http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/l22012.htm>
 - <http://www.hellenicdefense.gr>
 - www.epem.gr/
 - www.presspoint.gr
 - <http://www.epr.gr/>
-
- ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΥ – ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (ΑΘΗΝΑ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2006)
 - ΣΔΙΤ Ο ν.3389/2005 ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ(ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΑΝΤ.Ν.ΣΑΚΚΟΥΛΑ)
 - ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Η καταχώριση των Συμπράξεων Δημοσίου / Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.) στους Εθνικούς Λογαριασμούς